Per ora inspiegabile la tragedia dell'«Hercules» che trasportava gli allievi dell'Accademia navale

LO SCHIANTO POCHI MINUTI DOPO IL DECOLLO

I trentotto cadetti (tutti tra i 18 e 21 anni) appartenevano al primo corso e provenivano da ogni parte d'Italia – Testimoni del disastro alcuni boscaioli – Tutto era regolare per la torre di controllo dell'aeroporto di S. Giusto – I rottami sparsi per un raggio di centinaia di metri – Recuperate le prime salme – Giungono i parenti delle giovani vittime

Da uno dei nostri inviati

CALCI (Pisa) — Erano decollati dall'aeroporto di San Giusto in quarantaquattro. 38 cadetti dell'Accademia navale di Livorno, il loro comandante e 5 membri dell'equipaggio a bordo di un Hercules C 130 della 46. aerobrigata di Pisa per un normale volo di «ambientamento». Tre minuti dopo un tremendo schianto. Dell'apparecchio e delle 44 persone che si trovavano a bordo non restava che un ammasso di frantumi, brandelli informi, sparsi a ventaglio su una superficie di quasi un chilometro e mezzo tra rovi, castagni, fossati, ad una cinquantina di metri da un ristorante. L'aereo si è sfracellato sul monte Serra, in località Prato alla Ceragiola, a quota 620, ad una quindicina di chilometri da Pisa.

«Ho sentito un primo boato, poi un secondo e un terzo a distanza di pochi secondi l'uno dall'altro e aria calda», ha detto con angoscia il proprietario del ristorante, Brunero Doveri. Uno spettacolo agghiacciante e indescrivibile. I piani della coda sulla strada panoramica di Monte Serra, i motori incastrati nel terreno dove è avvenuto l'impatto, la fuliggine nella piccola vallata del Prato a Ceragiola. Impossibile un tanto sfacelo qualunque tentativo di «ricomposizione» dei corpi martoriati. Soltanto 4 cadetti sono stati identificati per la piastrina di riconoscimento che portavano al collo.

E' una sciagura che ricorda quella del novembre '71 quando un aereo della Royal Air Force si inabissò in mare alla Meloria con 46 paracadutisti e 6 membri dell'equipaggio inglese. Passerà qualche giorno prima che si conoscano le cause della catastrofe, forse questi rottami non riveleranno mai il loro segreto. Certo nessuno potrà dire gli attimi di angoscia vissuti dai 44 uomini che erano a bordo. Le comunicazioni radio fra aereo e torre di controllo erano state normali. Nessuna situazione di emergenza è stata segnalata fino al momento della catastrofe.

Quello di oggi doveva essere un volo di ambientamento, una esercitazione per i cadetti che dovevano prendere dimestichezza con l'aereo. Giovedì scorso si era svolta una analoga esercitazione con altri allievi ufficiali dell'accademia navale. I cadetti avevano lasciato la loro base di Livorno a bordo di un pullman e avevano raggiunto l'aeroporto di Pisa dove ha sede la 46. aerobrigata. L'Hercules C 130, chiamato anche «bara volante» dopo il disastro della Meloria, era già sulla pista con i motori al massimo. A bordo i 5 membri dell'equipaggio. Poi sono saliti i 38 cadetti e il loro comandante. La torre di controllo aveva dato il segnale di via alle 15,05. Il pesante apparecchio ha rullato lungo la pista, ha staccato le ruote dal terreno e ha cominciato a prendere quota. Appena ha raggiunto i 500 metri di altezza l'aereo ha virato in direzione dei Monti Pisani. Solitamente il pilota compie un giro che comprende Livorno, Tirrenia e Pisa. Improvvisamente l'aereo, secondo la testimonianza di alcune persone, ha perso quota. Forse — è solo una ipotesi — è avvenuta «l'impiantata» di uno dei quattro motori. «L'apparecchio — dirà poi una donna ai carabinieri — oscillava paurosamente. Sembrava impazzito».

Il quadrimotore perdeva quota e si è schiantato a 300 metri dalla vetta del Monte Serra. «Ho sentito un grande scoppio — racconterà poi Brunero Doveri — seguito da altri due. Sono uscito fuori e sono stato investito da una vampata di aria calda». Mentre l'uomo si precipitava a Buti per dare l'allarme, la torre di controllo, che aveva tentato affannosamente di riprendere il contatto radio con il C 130 avvertiva il comando dell'accademia navale di quanto stava accadendo: «non sentiamo più nulla». La terribile notizia arrivava via radio da una pattuglia dei carabinieri del pronto intervento che assieme al vigile urbano di Calci, Carlo Bettini sono stati i primi a scorgere i segni inequivocabili della tragedia: il piano di coda dell'aereo. Poi i resti di alcuni cadetti, tutti ragazzi sui 20 anni. Scattano tutti i dispositivi di allarme.

Alcuni elicotteri si alzano in cielo. Da Pisa e un accorrere di automezzi dei vigili del fuoco, dei carabinieri, delle guardie di P.S., della marina, dell'aviazione. Poi il lugubre ululato delle sirene delle ambulanze. Ma ormai per quei ragazzi non c'era più niente da fare. Nessun superstite. Per tutta la sera carabinieri, agenti di P.S., vigili del fuoco, guardie forestali, uomini della marina e dell'aviazione hanno vagato per le sterpaglie con grossi sacchi di plastica in mano.

L'orologio di un cadetto è fermo sulle 15,20. Il pietoso compito di raccogliere i resti degli allievi ufficiali è toccato ai loro commilitoni. Sul luogo della terribile sciagura si raduna una folla silenziosa che in auto, in motorino, in ciclomotore ha raggiunto Prato alla Ceragiola. C'è il sindaco di Calci, Maurizio Martini, accorso tra i primi. Poi arriva il prefetto di Pisa e alcuni alti ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aviazione. Le prime salme vengono trasportate all'aeroporto di Pisa dove è stata allestita la camera ardente.

Come sia andata è ancora presto per un responso tecnico, che non sia affidato a congetture, supposizioni. Di sicuro si sa che al momento del disastro la zona che l'apparecchio stava sorvolando era avvolta dalla nebbia. Secondo quanto si è appreso l'esercitazione di ieri si svolgeva «a vista» cioè senza l'uso degli strumenti di bordo. Il pilota, il maggiore Massimo Proietti, 31 anni, da Massa, scapolo, era un aviatore esperto. Aveva oltre 3 mila ore di volo, e conosceva come le sue tasche la zona.

Cosa può essere successo? Molto probabilmente, dicono alcuni sottufficiali della 46 aerobrigata, il pilota sapendo di sorvolare la zona montana ha cercato di salire di quota, ma evidentemente — è un'ipotesi — uno dei motori non ha risposto e l'impatto con la montagna è stato inevitabile.

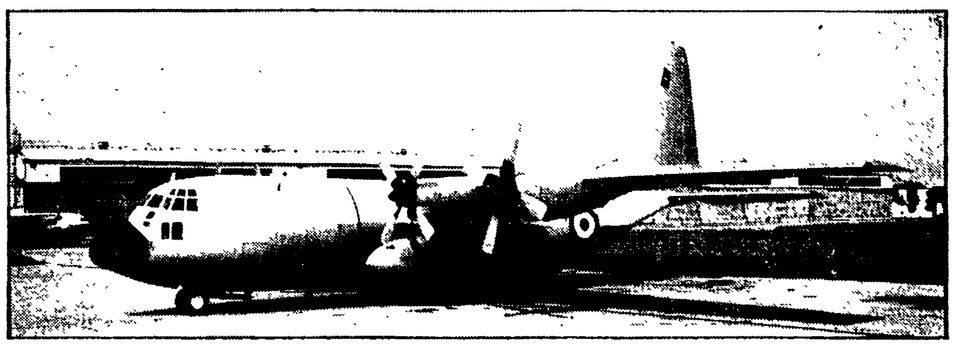
La conferma che uno dei motori non funzionava viene dalle testimonianze secondo cui l'Hercules C 130 è stato visto perdere di quota mentre sorvolava la zona.

Per sapere cosa è successo bisognerà attendere che sia conclusa una infinità serie di accertamenti e di minutissimi controlli. Elementi di diagnosi abbastanza precisi potrebbero venire da quella che nel gergo aviatorio è chiamata la «scatola nera» e cioè il registratore dei dati di volo che tutti gli apparecchi hanno in dotazione, racchiuso in un blocco di metallo resistentissimo anche e soprattutto per facilitare il recupero. Fino a questa sera però della famosa «scatola» nessuna traccia. La «scatola» è stata installata anche sugli Hercules dopo la sciagura della Meloria.

La zona «interessata» può essere rastrellata solo da tecnici. Montano la guardia i carabinieri. Alle 20,15 a Pisa è giunto il capo di stato maggiore della marina Sergio Arrighi, in mottata stravolto, anche i primi parenti delle vittime.

Giorgio Sgherri

PISA — Un vigile del fuoco fra i rottami dell'aereo caduto



Un aereo tanto discusso

ROMA — Il C-130 Hercules, a bordo del quale hanno trovato ieri la morte 37 allievi e 1 ufficiale dell'Accademia navale di Livorno e 5 uomini dell'equipaggio, è uno dei 14 velivoli da trasporto militare in dotazione alla nostra Aeronautica, dislocati nella base aerea di S. Giusto a Pisa. Si tratta di un quadrimotore a turboelica, impiegato sia per voli su medie e lunghe distanze, sia per il trasferimento e il lancio col paracadute di mezzi e apparecchiature particolarmente ingombranti. Il gigantesco aereo ha un raggio d'azione di 7 000 Km. a scarico e di 3 700 Km. a pieno carico (20 tonnellate e mezza), ed una velocità di crociera di 620 Km. orari al massimo e la quota di 10.000 metri. Può trasportare fino a 40 paracadutisti o 7 mila Kg. di materiale.

Di questi discussi aerei — al centro dello scandalo di cui si sta occupando proprio in questi giorni il Parlamento — l'Italia ne ha acquistati 14 (il numero era inizialmente di 20) per una spesa di 45 miliardi di lire, senza contare i costi delle attrezzature a terra. Si tratta di un velivolo adatto ad operazioni militari a grande distanza, non certamente rispondente alle esigenze tecniche e militari della nostra difesa nazionale.

Secondo le previsioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, dei 14 aerei acquistati se ne prevedevano 12 in «carico di utilizzazione», cioè fisicamente presenti nei Reparti, e 2 di «riserva logistica», necessari per mantenere il «carico di utilizzazione» a livello, in relazione alle grandi revisioni periodiche presso le aziende italiane e all'indice di «attrito» (perdite dovute ad incidenti). Lo standard nazionale prevedeva come obiettivo il mantenimento di una efficienza pari al 70 per cento del «carico di utilizzazione». L'efficienza teorica ottimale della linea C 130 Hercules, avrebbe dovuto essere perciò pari a 8,4 velivoli. In realtà l'efficienza media della linea — che già nel 1973/74 era di 5 velivoli soltanto — era scesa a soli 4 aerei disponibili, in piena efficienza. Perché? E' solo un problema di difficoltà di manutenzione, come si affermò negli ambienti dell'Aeronautica oppure l'aereo richiede operazioni di manutenzione speciale superiori alle previsioni?

Sul piano tecnico del rendimento e della sicurezza e valutazioni degli esperti sono discordi. Secondo lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, la scelta del C 130 fu una scelta quasi obbligata in quanto non sarebbe esistito allora — si era nel 1970 — soluzione realizzabile in Italia per costituire una componente logistica del trasporto militare. Il mercato straniero offriva due alternative rispondenti a queste esigenze: il C-160 Transall, sviluppato e prodotto congiuntamente da francesi e tedeschi occidentali, ed il C-130 Hercules, prodotto dalla Lockheed, in realtà già un po' vecchio (è stato progettato nel 1954). Questo aereo venne comunque giudicato il più adatto in quanto avrebbe «assicurato — sono parole contenute in un documento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica — prestazioni più brillanti e più aderenti al requisito nazionale, un consumo di rischio inferiore nelle condizioni ambientali più varie, una maggiore sicurezza dovuta essenzialmente — sì — al sistema quadrimotore».

A noi che eravamo perplessi non si era parlato ad esempio di aereo da trasporto medio e a medio raggio come il G 222, prodotto dall'Aeritalia in grado di trasportare 44 soldati equipaggiati, e 9 tonnellate di materiali, con un raggio d'azione di 2 000 Km., più che sufficienti alle esigenze della nostra difesa nazionale, e si ribadì che la produzione di questo velivolo era in ritardo per mancanza di mezzi finanziari. Rilevammo allora e rileviamo oggi che per l'acquisto dei 14 Hercules i mezzi si trovarono. E a tamburo battente.

Che il G 222 sia un buon aereo da trasporto (può essere utilizzato anche nella versione antincendio) e dimostrato dal fatto che la stessa Aeronautica militare italiana si è impegnata ad acquistarne 14, che ne sono stati venduti circa all'Argentina e ad alcuni paesi africani, mentre parla addirittura di un acquisto di 20 velivoli da parte dell'Iran.

Quanto alle cause della sciagura di ieri sui Monti Pisani non si è in grado ancora di avanzare alcuna ipotesi. Ci sembra solo chiedere che l'inchiesta che è stata aperta vada a fondo e sia in grado di fornire tutti gli elementi per una valutazione seria.

Sergio Pardera

Carabinieri e vigili del fuoco impegnati nel recupero dei resti delle vittime

Doveva essere il secondo volo di «ambientamento»

« Erano tutti giovani tra i 19 e i 20 anni che avevano scelto con entusiasmo l'accademia della marina militare » - A dare l'allarme è stato un radioamatore - Le ricerche estese alla zona circostante

Da uno dei nostri inviati

CALCI — «Erano tutti giovani tra i 19 e i 20 anni, ragazzi che avevano scelto con entusiasmo l'Accademia della Marina militare». Chi parla è un giovane ufficiale istruttore del corso allievi dell'Accademia di Livorno. «Li conoscevo uno per uno», prosegue commosso. «Vi prego non chiedetemi altro. L'elenco delle vittime l'ho consegnato al prefetto di Pisa, rivolgetevi a lui». Cortesemente poi congeda i cronisti, che dal tardo pomeriggio sono accorsi sul monte Serra, dove fino a tarda notte sono proseguite, con le torce elettriche, le ricerche delle 44 salme. E' stato un lavoro ingrato che ha impegnato ininterrottamente i vigili del fuoco di Pisa, i carabinieri di Calci, di Pisa e dei Comuni del circondario, la polizia stradale, squadre specializzate della Marina militare e centinaia di volontari accorsi soprattutto dalla vicina Calci. Verso le 20 erano state ritrovate soltanto sette salme, orribilmente sfracellate e difficilmente riconoscibili. Toccherà ai parenti, che cominceranno a giungere oggi fin dalla prima mattina, il tremendo rituale del riconoscimento.

Sul monte Serra, verso le 18, cioè dopo circa due ore dall'incidente, è calata una fitta nebbia che ha reso più difficile l'opera di ricerca. L'aereo si è schiantato a venti metri da una trattoria che si trova ad un centinaio di metri dalla cima del monte. Il proprietario della trattoria, Brunero Doveri, visibilmente scosso, racconta i particolari dell'accaduto. «Erano circa le tre e mezzo. Io e mia moglie stavamo riordinando i locali della trattoria. Abbiamo sentito un boato, poi un grande bagliore e poi ancora un altro boato. Il calore delle fiamme che si è sprigionato dall'aereo ha raggiunto il nostro viso. In un primo tempo siamo scappati in preda al panico. Poi ho raggiunto il primo posto di telefono perché nel mio locale, malgrado abbia fatto da più di due anni la domanda alla SIP, non mi è stato ancora allacciato l'apparato telefonico».

Un carabiniere che si trova all'interno del locale racconta anche che, tra i primi a dare l'allarme, c'è stato un radioamatore, di cui non si conosce ancora il nome. Verso le 19 sono arrivati anche sul monte Serra alcuni tecnici della base NATO di Camp Darby, accompagnati da ufficiali dell'aeronautica e della marina militare. Un ufficiale dell'Accademia spiega che i ragazzi, tutti iscritti al primo corso, stavano facendo un volo di «ambientamento». Le esercitazioni erano incominciate giovedì scorso e questo era praticamente il secondo volo.

Data la fitta oscurità e la nebbia intensa, le ricerche delle salme si sono limitate semplicemente al luogo dove è avvenuto l'impatto. All'alba di oggi, nebbia permettendo, verranno intensificate le ricerche in tutta la zona circostante e saranno impegnati elicotteri della marina militare. Fino a tarda notte il monte Serra è stato un continuo via vai di autoambulanze, camionette e automezzi dell'arma dei carabinieri e della polizia stradale.

Secondo i vigili del fuoco, a causa del violento urto, verranno sicuramente trovate schegge dell'aereo anche a qualche chilometro di distanza da dove è avvenuto l'incidente.

Vi sono poche speranze, comunque, di riuscire a dare una sicura entità al corpo di tutte le quarantaquattro vittime. Verso le 19,30, un gruppo di vigili del fuoco, facendosi largo tra la folla ha caricato sull'autoambulanza la salma di uno dei giovani. La vista è stata agghiacciante, più che di fronte a un corpo, siamo trovati davanti ad alcuni brandelli.

Francesco Gattuso

Il cordoglio del Paese

UN TELEGRAMMA DI LEONE LE PAROLE DI INGRAO ALLA CAMERA - MESSAGGIO DI LAGORIO ALLE AUTORITA' MILITARI

Il Parlamento ha appreso con emozione — nel corso della seduta comune di ieri — la notizia della sciagura aerea. Ne ha informato deputati e senatori levatisi in piedi il presidente della Camera Ingrao. Sono sicuro — ha detto — di interpretare i sentimenti di questa assemblea rendendo omaggio ai caduti ed esprimendo il più profondo cordoglio ai familiari e alle forze armate.

Il presidente Ingrao ha invitato il governo a riferire al più presto, nelle opportune sedi, delle due Camere, sulle cause della sciagura. Ritengo che sia nostro dovere — ha concluso — continuare i nostri lavori senza alcuna sospensione.

Il presidente della Repubblica ha fatto pervenire al ministro della Difesa le espressioni del suo profondo cordoglio.

Un telegramma è stato inviato dal presidente del Senato Fanfani al ministro della Difesa Lattanzio.

Il ministro Lattanzio ha disposto l'invio sul luogo della sciagura del sottosegretario alla Difesa Pastorino e del capo di Stato Maggiore della Marina.

Il Presidente della Regione Toscana, Lelio Lagorio, appena appresa la notizia, ha telegrafato telefonicamente al capo di stato maggiore della regione militare, al comandante del presidio dell'aeronautica e l'ammiraglio comandante dell'accademia militare di Livorno per esprimere «la costernazione e il dolore delle popolazioni toscane per la grave sciagura che ha stroncato la vita di tanti giovani cittadini che in uniforme servono il paese».

Alle autorità militari della regione Lagorio ha inviato il seguente messaggio «Esprimo costernazione e dolore delle popolazioni toscane e della amministrazione regionale per la grave sciagura che ha stroncato la vita di tanti giovani cittadini che in uniforme servono il paese».

Parlano i pochi testimoni

«Ho visto l'aereo ondeggiare prima di esplodere contro la montagna»

Dal nostro corrispondente

PISA — «Lo abbiamo visto che veniva giù ondeggiando. Poi non abbiamo più visto niente ma si è sentito un forte schianto. Subito dopo siamo stati investiti dal fumo dell'incendio». Così parla a Gino Filippi, un boscaiolo di Buti, che insieme a suo fratello Giuseppe ed altri otto lavoratori stavano raccogliendo il «pruno di Spagna» un arbusto molto comune sul monte Serra che serve per costruire i manici degli ombrelli, a poche decine di metri, dalla tragica selletta dove si è schiantata la coda dell'Hercules C 130.

Sono stati i boscaioli gli unici testimoni della terribile sciagura ed i primi a dare l'allarme. Le testimonianze che renderanno alle autorità militari saranno dunque molto importanti.

Un altro gruppo di boscaioli, che lavoravano un po' più a valle dei loro compagni, ha rischiato di essere investito dall'ammasso di rottami incandescenti, della fuliggine che dopo il primo urto, alcune decine di metri più a monte, ha continuato la sua folle corsa lungo il versante della montagna disseminando per un ampio raggio rottami ed i corpi straziati dei passeggeri. «Le urla dei nostri compagni ed un rumore tremendo di cose che andava in frantumi — racconta uno dei boscaioli che lavorava più a valle — poi si siamo buttati per terra perché avevamo paura di essere investiti dall'aereo. Quando c'siamo rialzati c'era un grande incendio».

Che l'aereo avesse un andamento di volo anormale poco prima di sfracellarsi contro le pendici del monte, ce lo ha confermato anche un giovane studente che in quel momento stava studiando nella propria abitazione a Calci, il paese che sorge proprio sotto il monte Serra. Lo studente, che non ci ha voluto dire il proprio nome, raccontava «Stavo studiando vicino alla finestra, ho visto l'aereo che è passato proprio sopra casa mia ed ho visto che ondeggiava».

Sono queste, fino ad ora le uniche notizie che è stato possibile raccogliere per avere alcun elementi che aiutino a spiegare le cause della sciagura. All'aeroporto militare di Pisa nessuno parla. Subito dopo la disgrazia tutti gli uomini che si trovavano alla base sono stati messi in stato di «emergenza» e da quel momento tutte le comunicazioni con l'esterno sono state interrotte.

a. l.

Il cordoglio del PCI

ROMA — I compagni Ugo Pecchioli e Arrigo Boldrini hanno espresso al ministro della difesa Lattanzio e al capo di stato maggiore della marina ammiraglio De Giorgi il commosso cordoglio della Direzione del PCI per la tragica morte degli allievi dell'Accademia navale di Livorno e dell'equipaggio dell'aereo precipitato a Pisa. I parlamentari hanno pregato il ministro e il capo di stato maggiore della marina di esprimere ai familiari dei caduti e alle forze armate il cordoglio dei comunisti.

Rottami dell'aereo sparsi sul terreno

Alla Meloria

Sei anni fa si inabissò un Hercules con 52 soldati

La più grande sciagura in tempo di pace dell'aeronautica militare italiana si consumò all'alba di una tempestosa mattina di novembre del 1971 al largo degli scogli della Meloria, nell'arcipelago toscano. Anche in quella tragica circostanza protagonista fu un Hercules C-130. Il velivolo della Royal Air Force, l'aviazione britannica si inabissò in mare alle 5,45 del 9 novembre con 46 paracadutisti, piloti e sottufficiali dell'aviazione inglese. Nessun superstite. L'inchiesta condotta ne, gennaio del '72 attribuisce il disastro alla «fatalità».

Anche all'aeroporto di San Giusto l'allarme era scattato. I due Hercules che dovevano ancora partire furono bloccati sulla pista, mentre febbrilmente si cercava di organizzare i soccorsi. Ma dell'aereo nessuna traccia. Si era inabissato in mare ascoltando testimonianze della sciagura soltanto un canotto di salvataggio, uno zaino, un guanto.

Soltanto dopo 9 giorni, dopo che erano ostacolate dalla tempesta che continuava ad abbattersi sul porto di Livorno fu localizzato il relitto dell'aereo. L'opera di recupero del relitto e delle salme durò 10 la vita di un giovane commorzatore rimasto nella camera di decompressione per embolia, poco dopo di interrompere la lavorazione.

Come è giunta all'Accademia la notizia della sciagura

Livorno: una città in lutto

E' scomparso un terzo degli allievi del primo corso - Il cordoglio del sindaco e del presidente della Provincia - Sospeso in segno di lutto l'attivo del PCI

Dal nostro corrispondente

LIVORNO — «S. trattava di un normale volo di ambientamento, ne avevamo già fatti due o tre», ha dichiarato l'ammiraglio Agostinelli, comandante dell'Accademia navale delle numerose esercitazioni complementari previste nel curriculum di addestramento. Poi in una atmosfera segnata da grande dolore, ha fornito i nominativi dei giovani caduti.

I 38 allievi del primo corso avevano iniziato l'accademia nella tarda mattinata con un pullman diretto all'aeroporto di San Giusto. L'aereo doveva sorvolare il golfo toscano per un volo di non più di 60 minuti, permettendo ai giovani allievi, tutti sui 20 anni, di compiere una esperienza di osservazione dello spazio aereo. Erano secondo, appunto, l'esercitazione aerea. L'impatto sul Monte Serra è avvenuto in fase di decollo. Si dice i giovani aspiranti cadetti, sottotenente di vascello Emilio Attravini, abitante a Livorno via Lepanto, 27 anni, sposato da due anni.

Se anni dopo la tragedia della Meloria dove perirono 46 paracadutisti, una nuova sciagura si abbatte su Livorno e Pisa, colpendo due istituzioni militari: l'Accademia e l'aeroporto di San Giusto, profondamente radicate nelle città.

La notizia a Livorno si è sparsa rapidamente dopo le 17, suscitando profondo cordoglio e doloroso stupore. L'attivo del partito cui era presente il compagno Pasquino, segretario regionale, informato dell'accaduto, ha sospeso i lavori in segno di lutto. Telegrammi di cordoglio sono stati inviati dal sindaco di Livorno, Nanni, e dal presidente della provincia Barontini, al comandante dell'Accademia navale, al comandante della base di San Giusto, al ministro della Difesa, on. Vito Lattanzio, ha immediatamente disposto che una commissione di inchiesta accerti le cause del disastro».

Stamattina, dall'aeroporto romano di Ciampino, partirà un velivolo dell'aeronautica militare per trasportare a Pisa i parenti degli otto allievi della capitale che hanno trovato la morte nel disastro.

Il comunicato ufficiale sulla sciagura

ROMA — Sulla sciagura di Pisa il ministero della Difesa ha emesso il seguente comunicato: «Alle ore 15,30 circa un velivolo C 130 H dell'Aeronautica militare e precisato subito dopo il decollo per cause in corso di accertamento, in località Calci (Pisa). A bordo del velivolo, che apparteneva alla 46 aerobrigata con sede nell'aeroporto di San Giusto, si trovavano — oltre all'equipaggio composto da 3 ufficiali e due sottufficiali dell'Aeronautica militare — un ufficiale e 38 allievi della prima classe dell'Accademia navale di Livorno. L'incidente si è verificato durante un volo di ambientamento che rientrava nel quadro della preparazione degli allievi dell'Accademia navale in caso di eventuale loro futura attività nel campo dell'aerocooperazione. Il ministro della Difesa, on. Vito Lattanzio, ha immediatamente disposto che una commissione di inchiesta accerti le cause del disastro».

m. t.

I nomi delle vittime

Ecco i nomi dei componenti l'equipaggio del C 130.

Massimo Proietti, maggiore
Simone Murri, tenente pilota
Paolo Casella, sottotenente
Silvio Peretti, maresciallo
Antonio Semplici, maresciallo

Questi i nomi dei 39 allievi dell'Accademia:

Emilio Attravini, Livorno
Salvatore Caputo, San Cesareo di Lecce (Lecce)
Giuseppe D'Ali, Messina
Sandro De Angelis, Ascoli Piceno
Antonio Giallonardi, Taranto
Alberto Pispero, Lugugnano (Lecce)
Michele Portoghese, Bari
Luca Quattrini, Roma
Massimo Raffa, Torino
Roberto Rossi, Milano
Domenico Saboldi, Diano Marina (Imperia)
Giampiero Scialanga, Sutri (Viterbo)
Matteo Stramacchia, Taranto
Davide Tomatis, Torino
Corrado Verdone, Campobasso
Maurizio Lucibello, La Spezia
Fedele Marrano, Giovinazzo (Bari)
Giorgio Marzocchi, Roma
Carlo Mastrocinque, Trofarello (Torino)
Michele Mekinez, Roma
Giuseppe Minelli, Gaeta (Latina)
Alessio Musolino, Catania
Luca Nassi, Milano
Alessandro Perazzolo, Roma
Giancarlo Poddighe, Pordenone
Vittorio Pozzi, Roma
Vincenzo Gaglio, Roma
Giovanni Gastaldi, Campalto (Venezia)
Claudio Giordano, Trani (Bari)
Lorano Gnata, Schio (Vicenza)
Paolo Lamina, Catania
Stefano Marangio, Roma
Massimo Marchiano, Collegno (Torino)
Silvio Massaccesi, Numana (Ancona)
Giovanni Memoli, Salerno
Sergio Rigoni, Napoli
Adolfo Russo, Roma
Emanuele Salvadori, Pisa
Guido Verna, Torino