Si cerca di stabilire le cause del tragico schianto dell'Hercules contro il monte Serra

PERCHE' L'AEREO SI E' TROVATO FUORI ROTTA?

Nei piani di volo non era prevista una deviazione fino a Calci — Al lavoro la commissione di inchiesta nominata dal ministero della Difesa — Interrogativi sulle condizioni del velivolo — Scambio di battute fra il comandante Proietti e la torre di controllo dell'aeroporto — La conferenza stampa del comandante della 46ª aerobrigata — Oggi a Livorno i funerali alla presenza del Capo dello Stato

La tragica fine degli allievi dell'Accademia

Un dolore grandissimo per le famiglie che arrivano da tutta Italia

Scene di disperazione all'Hotel Palazzo - « Cara mamma oggi vado in aereo e sono felice » - Già fissati i funerali - Le difficili scelte dei giovani

Da uno dei nostri inviati

LIVORNO — «Cara mamma, oggi vado in aereo e sono tanto felice». Così incomincia l'ultima lettera che Corrado Verdone, di Campobasso, ha inviato ai genitori. A mostrarla ai cronisti ed a alcuni ufficiali dell'Accademia che sostano nella hall dell'Hotel Palazzo è un sacerdote, zio di Corrado, venuto da Campobasso assieme ad un altro parente della giovane vittima.

I genitori di Corrado non hanno avuto la forza di venire a Livorno per dare l'estremo saluto al proprio figlio. L'Hotel Palazzo è un imponente edificio con la facciata bianca che si trova sul lungomare, a meno di cento metri dall'Accademia della Marina Militare. E' in questo albergo che vengono accompagnati i parenti delle vittime, dopo una breve visita ai locali dell'Accademia, alle aule, alle palestre, ai dormitori, e ai banchi dove le 34 vittime ogni giorno studiavano.

Sono con loro alcuni giovani ufficiali del 4. corso, tutti ragazzi dai 24 ai 25 anni, che da qualche mese, dopo severi e intensi studi, hanno raggiunto il grado di guardiacosta. Il sacerdote, zio di Corrado Verdone, visibilmente commosso, cerca di parlare del nipote. «Che volete che dica! Era un ragazzo tanto buono, pieno di entusiasmo. Era un ragazzo d'oro. Fin da bambino aveva avuto una grande passione per il mare e, finite le scuole medie superiori, non ha avuto nessuna esitazione nello scegliere la carriera nella Marina Militare». Alle 10,30 una scena strazante. Nell'albergo arriva una donna sui 45 anni, tutta vestita in nero e con in testa un velo dello stesso colore. E' la signora Addolorata Rizzo, madre del giovane Alberto Pispero, di Luzugnano (Lecce).

Riesce solo a gridare qualche frase sconnessa in stretto dialetto: «Figlia beddu di to ma', sono venuta da Lazugnano e hai quattru figli».

Evidentemente la donna non riesce ancora a rendersi conto che i suoi figli non sono più quattro. Quando entra nel salone dell'albergo, gli altri parenti delle vittime che sostano mesti, quasi per un contagio collettivo, scoppiano in lacrime. Il marito della donna, Antonio Pispero, è invece molto più calmo, e cerca di fare coraggio alla moglie con voce ferma. Solo dagli occhi arrossati si può capire che quell'uomo ha pianto tanto. «Ora mi sono rimasti tre figli... una è sposata, un'altra ha vent'anni e il più piccolo ha dieci anni. E' stata mia figlia, quella di venti anni, che ha ricevuto la telefonata dal comando dell'Accademia che annunciava la brutta notizia».

I parenti delle vittime cominciano ad arrivare alla spicciolata. Alcuni si fermano nella sala dell'albergo in attesa di avere notizie sui resti delle salme. Altri, soprattutto le donne, preferiscono recarsi nelle stanze messe a disposizione dall'Accademia. I centralini dell'albergo squillano continuamente. Milano, Bari, Imperia, Lecce, Taranto.

Dappertutto i parenti delle vittime cercano di avere notizie. Don Mario Odoardi, il parroco di San Jacopo, la chiesa prospiciente l'Accademia: «Conoscevo tutti questi ragazzi, li vista. Alcuni li conoscevo anche personalmente perché mi venivano a trovare in parrocchia. E' da questa mattina che sono qui dentro per cercare di dare qualche parola di conforto ai parenti. Ma di fronte a una tragedia come questa è difficile parlare e le parole rischiano di diventare di circostanza». Da Torino arrivano i genitori di Massimo Marchiano e Massimo Raffa. Le loro famiglie avevano fatto amicizia dopo che i due giovani si erano conosciuti in Accademia.

Il padre di Raffa è un colonnello dei Agenti di custodia ancora in servizio mentre il signor Marchiano è un ex maggiore dei carabinieri. «Avevo fatto l'Accademia di Modena e poi ero passato nell'Arma. Anche per Massimo avevo consigliato la stessa strada. Ma lui mi diceva sempre: "Papà, non voglio assolutamente finire tra i carabinieri. Non vedi i sacrifici che ti tocca fare?"». Dopo queste parole scoppia in singhiozzi e abbraccia il padre di Massimo Raffa. Il padre di Sergio Rigoni è proprietario di un avviatissimo negozio nel centro di Napoli. «Mio figlio era venuto in accademia per diversificare interessi, non ha voluto andare all'Università perché pensava che gli studi fatti nella Marina fossero più rigorosi, e avrebbero dato un maggiore preparazione. Ho lavorato per 35 anni, il mio negozio ma era non ho la forza di fare più niente».

Roberto Rossi di Milano aveva compiuto 19 anni. Il suo passato compleanno scorso aveva ottenuto un permesso di due giorni perché gli era morta la nonna. Il padre e un dirigente della Pirelli. «Mio figlio era stato nominato capo corso perché era stato ammesso all'Accademia con 25,20 e con un punteggio superiore al massimo che è 20,20. Ma vi prego, non scrivete queste cose. Due settimane che era un bel ragazzo tra i 38 bei ragazzi dell'Accademia».

Francesco Gattuso

PISA — La commissione d'inchiesta esamina i relitti dell' Hercules C-130

Dal nostro inviato

PISA — La commissione stamattina è ripartita per Pisa per passare in seconda prova scavalcata dal freddo lavoro degli esperti incaricati di dare una risposta ai tanti interrogativi che contornano il tragico volo dell'Hercules C 130. Appena si è saputo, a ricomporre le salme dei 38 ragazzi dell'accademia navale di Livorno, morti tragicamente in una bella giornata di sole alle porte di Pisa, insieme all'ufficiale che li accompagnava nel volo di addestramento, è stata cinque membri dell'equipaggio che già si stanno per scoprire le cause della sciagura. Perché questo disastro? Perché un aereo con un tempo ottimo e limpido fa la fine di una meteora? A questi angosciosi interrogativi cerca ora di dare una risposta la commissione di inchiesta nominata dal ministero della Difesa.

Senza voler anticipare le conclusioni dell'inchiesta, cerchiamo di ricostruire le tragiche sequenze di questa sciagura aerea militare, la seconda per gravità, dopo quella che ha visto inabissarsi sotto novembre 1971 alla Meloria, un Hercules della Royal Air Force, con un bilancio di cinquantadue morti. L'aereo, che giovedì pomeriggio si è schiantato su un crinale del monte Serra, nel comune di Calci, a circa seicento metri di altezza sul livello del mare, si era levato in volo dall'aeroporto di Pisa alle 15,00. A bordo trentotto cadetti, iscritti al primo corso dell'accademia livornese, ufficiali dal sottotenente di vascello Emilio Altramura, cinque i membri dell'equipaggio. Al comando del grosso aereo il maggiore Massimo Proietti, secondo pilota il capitano Simone Merri, navigatore il sottotenente Paolo Cassella, marconista il mare sergente Antonio Semplice, motorista il sergente maggiore Silvio Pieretti.

L'Hercules con codice «Vega 10» doveva compiere un volo considerato di «ambientamento». I cadetti, nel loro programma scolastico, hanno anche una specializzazione che comporta l'addestramento sugli aerei. Al momento del decollo — avvenuto in ritardo rispetto ai piani di volo a causa del traffico aereo — l'operatore della torre di controllo ha fissato con il maggiore Proietti il collegamento radio a mille piedi di altezza sulla verticale di Pontedera. Quando l'aereo C 130 si è stabilizzato in volo il maggiore Proietti ha avuto un breve scambio di battute con il radiano Mario Giannini che si trovava già da mezz'ora in volo con un altro Hercules sulla verticale di Viareggio. «Fra un po' ci vedremo, ti lascio il posto», dice Giannini. «Ok», risponde Proietti. Sono trascorsi due minuti dal momento che il velivolo con i cadetti ha lasciato la pista. Sono le 15,07. Da quel momento la torre di controllo non riesce più a parlare con «Vega 10». Tre minuti dopo il terribile schianto sul fianco della montagna. Due colpi fragorosi, il silenzio. Le fiamme e l'odore acre del kerosene. Nessun superstite. Tutti morti, straziati nello schianto e dalle fiamme.

Cosa è accaduto? Perché l'aereo che avrebbe dovuto trovarsi su Pontedera era finito sul monte Serra?

Era fuori rotta. Non sappiamo perché il maggiore Proietti si è trovato sulla verticale del monte Serra. Possono esserci due ipotesi: che l'aereo abbia avuto una avaria a bordo, dice il generale Riccardo Musci, comandante della 46 aerobrigata, nel corso di una affollata conferenza stampa, presente il sottosegretario alla Difesa Pastorino, il generale Giuseppe Pesce (comandante la seconda regione aerea). Perché si esclude l'avaria, il guasto meccanico? «L'apparecchio — aggiunge il generale Musci — aveva compiuto un volo di addestramento la mattinata e il personale di bordo non aveva notato l'esistenza di anomalie. Inoltre, prima della partenza con i cadetti a bordo, l'aereo era stato attentamente controllato come accade in simili circostanze. Prima ancora si fosse verificata una avaria il maggiore Proietti avrebbe avvertito la torre di controllo».

Qualche testimone ha affermato di aver visto l'aereo in fiamme prima di schiantarsi sul costone del monte Serra. Ma l'alto ufficiale lo ha escluso. «Una avaria grave come un incendio sarebbe stata denunciata da persone a bordo. Invece le due radio sono rimaste mute», aggiunge il generale Pesce.

Ma perché l'Hercules del maggiore Proietti è finito sul monte Serra? «Solamente questi voli di ambientamento che hanno come un'ora volo hanno seguito una linea parallela prossima Pontedera. Livorno, Viareggio, Pisa e Fivizzano (Toscano). L'aereo di Proietti doveva proprio compiere un volo sull'arcipelago toscano. Invece è finito sul monte Serra».

Il generale Musci ha confermato quanto abbiamo già scritto e cioè che il volo doveva essere compiuto a vista avendo come punto di riferimento il solo terreno. La strumentazione in questi casi non viene usata. Al momento dell'impatto l'Hercules si trovava quasi a settecento metri di altezza sul livello del mare, subito dopo quindi la quota stabilita per il piano di volo. Ma l'Hercules non avrebbe dovuto trovarsi in quella zona perché altrimenti la quota di altezza avrebbe dovuto essere molto superiore.

Nessuno degli ufficiali interrogati sa spiegarsi perché l'velivolo si è trovato fuori rotta. «E' un mistero — dice il generale Musci —, che potremo svelare solo al termine dell'inchiesta. Sulle cause della tragedia non si possono avanzare che ipotesi. Una è che il maggiore Proietti, anziché dirigersi verso Pontedera, dove aveva l'appuntamento con la torre di controllo, abbia deciso di modificare il piano di volo. Una volta sorvolata la zona del monte Pisano all'a quota stabilita del volo a vista (300 metri di altezza) si sia trovato davanti a un ostacolo improvviso: un banco di nubi o di nebbia che l'hanno disorientato, perdendo il punto di riferimento del terreno. Proietti, conoscendo perfettamente la zona e sapendo che di fronte aveva la montagna, ha compiuto una virata sulla sinistra. Ha deciso di salire — dice il generale Pesce — avendo perso il contatto visivo con il terreno, ma non ce ne è riuscito e il velivolo si è schiantato».

Fin qui la versione ufficiale che dà più credito ad un errore del pilota piuttosto che ad una avaria del motore o a un difetto dell'aereo. Ma era tutto efficiente a bordo dell'Hercules C 130? Si, rispondono gli alti ufficiali, anche se non possono negare che non tutto a bordo funzionava perfettamente. Ad esempio, si è appreso dal capitano Bruno Baldassare (in mattinata l'ufficiale aveva compiuto con lo stesso aereo un volo di addestramento) che non funzionava il pilota automatico e che la pressione idraulica «oscillava». Ma questi inconvenienti, secondo la versione degli alti ufficiali presenti alla conferenza stampa, non influivano la sicurezza del velivolo.

Proseguirete in questi voli di addestramento? — è stato chiesto. «Non ce dubbio», ha risposto il sottosegretario Pastorino. Ed ha aggiunto: «Le condizioni di volo erano ottimali e la forza del vento era inferiore ai limiti di sicurezza».

Soltanto a titolo di cronaca riferiremo infine su certe voci che sono cominciate a correre questa sera a Livorno e Pisa, voci incontrollate e forse interessate che parlano di un sabotaggio. «Lo escludo nel modo più assoluto», ha detto il generale Musci da noi interpellato all'aeroporto e sorvegliato, gli aerei sono vigilati giorno e notte», ha aggiunto rispondendo alle domande di alcuni cronisti. Tuttavia sembra che i membri della commissione di inchiesta presieduta dal sottocapo di Stato Maggiore dell'Aviazione e da alcuni alti ufficiali della Marina, abbiano compiuto numerosi interrogatori del personale dell'aeroporto. Ma questo rientra nel normale lavoro d'inchiesta. D'altra parte tutte le testimonianze escludono che l'aereo sia esploso in volo.

Stamane le salme verranno composte nella cappella del sacrario che ricorda gli aviatori caduti a Kindù, posta nei pressi dell'aeroporto di Pisa. Il presidente della Repubblica renderà omaggio alle vittime. I funerali si svolgeranno oggi pomeriggio partendo dall'Accademia navale di Livorno.

Giorgio Sgherri

Tutta la notte hanno lavorato a recuperare le salme

Dal nostro corrispondente

LIVORNO — Le salme dei 38 ragazzi dell'accademia navale sono 2 ore e 10 minuti dopo le 16,20 erano ancora a Pisa. Ma lasciamo da parte la dimensione di questa grande tragedia. Anche chiedersi il perché di morti tra ragazzi di 20 anni, in quanto una catastrofe di simili dimensioni si abbatte su di loro. Allora la Marina ha voluto compiere un'importante opera di recupero, doloroso e difficile delle salme e del relitto dell'Hercules inglese, inabissatosi alla Meloria. Ieri hanno compiuto il proprio dovere con un senso di fraterna solidarietà.

E' subito scattato l'allarme e mentre i reparti si apprestavano a partire, lo stato maggiore ha fatto un primo esame della situazione, la percezione della dinamica dell'incidente, dell'aereo frantumatosi alla sommità del monte Serra in una zona fittamente alberata e dunque con alcune speranze di superstiti, ha consigliato l'impiego di reparti estremamente specializzati. Sono gli stessi reparti che anche in occasione della disgrazia della Meloria forniroro una prova eccezionale di perizia e di coraggio, tanto da lasciarvi un caduto, un sommozzatore decorato di medaglia d'oro.

Alle 17, precisa il comandante della brigata, generale Pellegrino, è partito il primo battaglione paracadutisti d'assalto. Quindici minuti dopo il battaglione carabinieri paracadutisti. Alle ore 19,15 infine, si è mossa una autocolonna di dieci mezzi per il trasporto delle salme. Non è stato possibile il trasporto via aerea con gli elicotteri, date le condizioni del tempo e la natura accidentata dei luoghi. Intanto, per proprio conto, da Campo di Tassignano, presso Pisa, si è levato in volo un aereo civile, con pilota militare, che sfiorando la nebbia è riuscito a individuare con precisione la zona e l'area in cui erano sparsi i relitti.

Da Pisa, contemporaneamente, venivano fatti partire oltre 40 giovani della scuola di paracadutismo, della compagnia Avio, con i quali l'insieme dei soldati impegnati nell'opera di recupero delle salme e salito a oltre cento. Le unità hanno operato in piena autonomia, affrontando numerosissime difficoltà legate soprattutto alla nebbia e alle tenebre per i schiarati e qua è stato necessario impiegare delle fotocellule. A queste hanno provveduto i vigili del fuoco di Pisa, sui reparti americani di Camp Darby e sulla autocolonna. La Comunità montana di Lunigiana e Fivizzano hanno fatto intervenire da La Spezia sei cani del comando Marina. A questi ultimi è stato affidato il compito di individuare, comprensibile commozione che nonostante il più grande professionismo ha potuto nascondere, le salme si sono potute ricomporre. Letteralmente ricomporre, entro le due di notte. Poi è dovuto sospendere per fare ponde fatto gli uomini stremati e l'opera è stata completata, con la fine del recupero delle altre salme. Solo alle 14 di ieri l'ultimo battaglione è potuto rientrare, mentre sul posto sono rimasti 40 uomini per la opera di sorveglianza.

Gli ufficiali dello stato maggiore della brigata hanno voluto sottolineare come la loro opera sia stata facilitata dalla lealtà e dalla abnegazione di numerosissimi civili, dei vigili del fuoco, della gente del posto, e prima che ha cercato in ogni maniera, partroppo, di portare i primi soccorsi, da boscaioli, agricoltori, dalla gente onesta e laboriosa di questa terra.

Ma il compito degli alpini della Folgore non si è esaurito con il recupero delle salme. Proseguirà nei prossimi giorni un'opera di solidarietà verso le famiglie, fornendo loro trasporti per le salme ai paesi di origine dei 38 ragazzi.

Oggi, intanto, le attività di esercitazione sono state sospese ma riprenderanno regolarmente domani. Ancora una volta in ambienti vicini alla brigata Folgore si è notato come il giorno del disastro le esercitazioni non si siano svolte a nord, verso Pisa, come previsto, per le condizioni del tempo non favorevoli, ma a sud, verso Cecina. Se anche l'Hercules non avesse puntato in quella direzione, forse non saremmo qui a piangere oggi 44 giovani vite infrante su un costone del monte Serra.

Mario Tredici

Ripresa l'attività all'Accademia di Livorno

Cerimonia e discorso, poi subito di nuovo al lavoro

Lezioni per gli allievi superstiti in un clima di dolore — Un efficientismo non certo appropriato al momento — I giornalisti non hanno potuto avvicinare i cadetti per espresso ordine degli alti ufficiali della Marina

Da uno dei nostri inviati

LIVORNO — «La Marina piange», dice l'ammiraglio Fadda, capo ufficio stampa dell'Accademia, e subito aggiunge: «Bisogna reagire al dolore che pure è forte e bisogna affrontare nella sua terribile realtà la sciagura. Credo non sia giusto alimentare nei giovani cadetti dei ragazzi in fondo non ancora ventenni: una reazione sconposta che non giova a nessuno. E' per questo che abbiamo ritenuto opportuno non far parlare i giornalisti con i giovani allievi».

Tra i trentotto giovani «piccoli» (così si chiamano tra loro i cadetti) del primo anno dell'Accademia navale di Livorno fracassatisi con il C-130 sul costone del Monte Serra, c'era anche un nipote dell'ammiraglio Fadda, Vittorio Pozzi, un giovane ventenne nato a Reggio Emilia e che abitava a Roma in via Trionfale 7130.

«Era un giovane promettente — dice l'ammiraglio che a stento riesce a frenare il dolore — e uno dei più quotati e dei più stimati dell'intero corso. Sarebbe diventato senz'altro un ottimo marinaio, ne sono sicuro».

«Erano tutti dei ottimi elementi, — continua l'ammiraglio Fadda — e la loro scomparsa ha gettato nella costernazione tutta l'Accademia». Già da stamane, nei grandi saloni e nelle aule dei padiglioni, è ripreso il lavoro, e ripreso lo studio e sono continuate le normali attività di tutti i giorni. Unica pesante differenza, il clima, vuoto, che portano da un istituto all'altro, proprio a ridosso del lungomare livornese, quei pochi marinai che stavano avevano un'aria costernata e camminavano a testa bassa quasi a voler evitare lo sguardo dei curiosi. Il grosso degli allievi, e rimasto, comunque, nelle aule dove si è fatta lezione lo stesso anche se — precisano al posto di guardia — si è trattato di lezioni a «scartamento ridotto» nelle aule semideserte e svuotate, d'un colpo, di trentotto giovani allievi.

Già ieri pomeriggio molti «piccoli» appena saputa la notizia della tremenda sciagura, avevano rinunciato ad uscire anche se il giovedì e giorno di franchigia. Si era

PISA — Alcune salme radunate sul terreno prima di essere trasferite all'Istituto di medicina legale

no precipitati al telefono, ad avvertire a casa, con la morte nel cuore, che tra quei giovani sfracellati sul monte Serra loro non c'erano: che la sorte li aveva risparmiati. «Ozzi, non c'erano neppure giorno di libera uscita — precisa il caporalmaggiore proprio all'ingresso dell'Istituto navale — ma i giovani non sarebbero usciti ugualmente. Lo smarrimento è troppo forte».

Prima di cominciare la solita attività di lavoro, stamane, i giovani dell'Accademia hanno avuto la visita del capo di stato maggiore della Marina ammiraglio De Giorgi. Verso le 9, l'alto ufficiale ha rivolto un breve discorso agli studenti del primo anno di corso i compagni dei trentotto morti nella sciagura. E' stato un discorso molto breve, appena pochi minuti, per ricordare ai giovani che nonostante l'estremo dolore la vita dell'Accademia deve continuare e deve riprendere subito, fin dai primi momenti, il suo ritmo e il suo svolgersi normale. Subito dopo è stato suonato il silenzio fuori ordinanza in segno di lutto e si è svolta una breve cerimonia.

Gli allievi superstiti del primo corso sono quindi tornati nelle loro stanze. Sono — come lo erano le trentotto vittime — i prescelti dopo rigorose selezioni e dure prove sia fisiche che psichiche: prove che durano mesi. Anche quest'anno le domande di ammissione al primo anno dell'Accademia erano state circa ottocento. In estate erano poi cominciate le prove che a novembre avevano dato il loro primo risultato: avevano superato il turno di sette esami e di ricapitolazione generale dei studi superiori solo centoventi quanti ragazzi. Tra questi poi era avvenuta la seconda selezione naturale: alcuni giovani, per una ragione o per l'altra, hanno rinunciato alla vita sono tornati indietro nelle loro scuole. Quando sono cominciati i corsi ne erano rimasti soltanto 135. Ora la tremenda disgrazia che, in un colpo, li riduce di un terzo. Forse un po' disumanamente e con una punta di efficientismo che non è certo il momento più adatto per esibire gli alti graduati della Marina pensano già da ora al loro rimpiazzo. «Certo non si ride — dice l'ammiraglio Fadda — si è fermi in un dolore immenso ma bisogna guardare al futuro. Alla Marina abbiamo bisogno di un gettito costante di ufficiali di uomini e questa sciagura riduce il numero dei candidati ufficiali. Il problema del loro rimpiazzo dovrà quindi essere esaminato al più presto».

E' anche questa una frase che rientra un po' nell'atteggiamento che alla Marina si sono voluti dare di fronte alla tragedia. Un giornalista sorpreso chiede se a questi giovani, verrà concessa qualche licenza. L'ammiraglio Fadda si dimostra sorpreso e dice che non è certo così che si affronta il dolore. Questa, naturalmente, è la sua personalissima opinione.

Per tutta la mattinata e il pomeriggio due auto messe a disposizione dei familiari dei caduti della Accademia fanno la spola tra Pisa e Livorno. Le famiglie che a piccoli drappelli arrivano, vengono indirizzate all'Istituto di medicina legale dove si stà tentando di ricomporre quel che rimane dei giovani cadetti. Al posto di guardia si ripetono le scene di dolore: i parenti che arrivano frastornati, confusi, atterriti dal dolore e gli ufficiali e i marinai che cercano una parola pietosa e tentano di farli desistere dal desiderio che per molti di loro non verrà mai più soddisfatto: rivedere ancora una volta, anche morto, il loro ragazzo.

Daniele Martini

Una precisazione del ministero della Difesa

Non c'è «scatola nera» sui velivoli militari

ROMA — Il Consiglio dei ministri, che si è riunito ieri mattina a Montecitorio, ha espresso il suo cordoglio per la sciagura aerea di Pisa. In apertura di seduta il presidente del Consiglio Andreotti e il ministro della Difesa hanno brevemente ricordato le 44 vittime. Un messaggio di solidarietà è stato rivolto ai familiari degli scomparsi e alle forze armate.

Sempre nella mattinata di ieri il ministro della Difesa Lattanzio ha nominato la commissione di inchiesta incaricata di accertare le cause del tragico incidente. Essa risulta così composta: generale di squadra aerea Fulvio Ristori, sottocapo di stato maggiore della Aeronautica, presidente; generale di brigata aerea Giovannino Papicchini, copresidente. Membri della commissione sono: tenente col. pilota Aldo Stefani, capitano di fregata pilota Mario Cervino, ten. col. pilota Pietro Dante Franzoni, ten. col. pilota Giampiolo Argo Iasi; dott. Maffeo Rotiano del la magistratura militare. La commissione si avvarrà anche della consulenza tecnica di esperti nei settori di specifica competenza.

Il ministero della Difesa è tornato intanto ieri sulla sicurezza con il seguente comunicato:

«Il velivolo C 130, schiantatosi sulle pendici del Monte Serra con a bordo 38 allievi della I classe dell'Accademia navale, un ufficiale accompagnatore e 5 uomini di equipaggio, portava la matricola 61996 della 46 Aerobrigata trasporti. Il capo equipaggio, maggiore Massimo Proietti, aveva al suo attivo 2 805 ore di volo, di cui 945 sul velivolo C 130. Come è noto, si trattava di volo di ambientamento già pianificato per gli allievi dell'Accademia navale e doveva svolgersi sul circuito Pisa Pontedera Livorno Viareggio Pisa.

«Le condizioni meteorologiche al momento del decollo, avvenuto con 6 km di visibilità, 5/8 di stratocumuli a 900 metri, 4/8 di altocumuli a 2 600 metri, temperatura a 12/8 gradi centigradi di vento. Da decollo al momento dell'incidente non si sono verificate comunicazioni radio sulla frequenza di comunicazione il previsto volo di Pontedera. Lo stesso velivolo aveva effettuato un volo della mattinata di circa 2 ore e 50.

«Alle ore 16,30 circa tutte le salme sono state recuperate. Esse verranno ora composte nell'obitorio di medicina legale dell'Università di Pisa, a disposizione della magistratura per redigere il verbale di riconoscimento. Alle operazioni di ricerca e soccorso, insieme al personale del 46 Aerobrigata, si sono distinti i paracadutisti della Folgore di stanza a Livorno e l'aviazione USA di Camp Darby che ha fornito la maggior parte dei mezzi.

«Si precisa che i velivoli militari non sono provvisti della cosiddetta «scatola nera». I contatti, bordo-terra e viceversa vengono registrati, mediante nastro magnetico, sulla stessa torre di controllo che assiste il velivolo in volo».