

Sul jet ATI precipitato a Cagliari morti ventisette passeggeri e quattro membri dell'equipaggio

# Si è disintegrato contro la montagna

L'aereo fuori rotta di almeno venti chilometri - Difficilissimo il recupero delle salme - Le mancate « assistenze » da terra al comandante Salvatore Pennacchio - Da Alghero a Cagliari - La tappa successiva doveva essere Roma - Le testimonianze di alcuni operai, il primo allarme e i soccorsi

Dalla nostra redazione CAGLIARI - « Is Paueris Mannu », è a circa 800 metri di altezza sulla punta più alta di Monte Nieddu, tra Santa Barbara e Laccuneddas, a circa trenta chilometri da Cagliari: l'aereo, un DC9 dell'ATI, proveniente da Alghero, si è disintegrato contro la montagna, con tutto il suo equipaggio. Le vittime, 31: 27 passeggeri, 4 membri di equipaggio. A tarda sera, dopo molte ore di ricerche difficili, erano state raccolte in sacchi di plastica le salme (in alcuni casi sono dei miseri resti carbonizzati) di 30 delle 31 vittime della sciagura. Questa mattina si procederà al riconoscimento delle salme.

Il DC9 era partito poco dopo la mezzanotte da Alghero. Aveva dovuto fare scalo ad Elmas e ripartire poi per Roma. Diciotto dei ventisette passeggeri erano diretti proprio nella capitale. L'incidente, alle 0.50. Le prime testimonianze sono di alcuni operai in servizio notturno alla SARAS di Sarroch: « Abbiamo visto l'aereo volare a bassa quota, poi in cielo una ampia fiammata ed un boato assordante. Si è levato un fungo di fumo gigantesco. Una scena spaventosa ». L'allarme è stato dato contemporaneamente anche dalla torre di controllo di Elmas. Da alcuni minuti, da quando cioè era stata comunicata al pilota, comandante Salvatore Pennacchio, la presenza di un cumulo di nubi in prossimità dell'aeroporto: i contatti si erano interrotti.

Il jet è scomparso dallo schermo radar della torre di controllo. I tentativi di ripristinare i collegamenti radio non hanno dato alcun esito. Il DC9 è precipitato sui monti di Capoterra, a pochi minuti dall'aeroporto cagliaritano. Solo molte ore dopo, però, è stato possibile localizzare i rottami dell'aereo.

A tarda mattinata alcuni elicotteri hanno raggiunto i resti dell'aereo sparsi per chilometri e chilometri. Alcuni cadaveri semicarbonizzati. La vegetazione della zona completamente bruciata. Le labilissime speranze di trovare dei superstiti sono subito svanite nel nulla. I soccorritori non hanno potuto fare altro che recuperare le salme dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio. La operazione di recupero e di riconoscimento dei cadaveri, coordinata dal prefetto di Cagliari Parodi e dal questore dottor Midiri, è andata avanti per tutta la giornata. Le prime due salme ad essere identificate sono state quelle di Carlo Ardisson, 23 anni di Sassari, e di Franco Cinti.

Per diverso tempo, non è stato possibile avere l'elenco completo dei passeggeri del DC9 precipitato a Capoterra. I familiari di molte vittime hanno trascorso parecchie ore in una angosciosa attesa davanti gli uffici dell'ATI. Solo dopo molte ore dall'incidente, è stata fornita la lista completa dei nomi. A Cagliari sono giunti da Alghero, Napoli, Pisa e Roma alcuni familiari delle vittime. Da Napoli l'ATI ha mandato, già dalle prime ore di ieri mattina, i suoi tecnici, per la « lettura » della scatola nera.

Quali sono le cause della sciagura? Cosa ha determinato l'isolamento, prima, e la caduta poi del DC9? In un primo momento l'ipotesi più accreditata pareva essere quella di un incendio del mezzo aereo provocato da un fulmine.

Ma col passare delle ore si è venuti a conoscenza di una notizia inquietante: le apparecchiature ILS all'aeroporto di Elmas non funzionano dal 5 settembre. L'ha riferito un sindacalista della FIULAT, Alessandro Savona. « Vogliamo garantire gli utenti sardi », ha detto — che non permetteremo a nessuno di mettere in dubbio la professionalità dell'equipaggio. Le cause di questo incidente sono da ricercare altrove. Quello che non funziona è il meccanismo di atterraggio. Gli ILS, da diversi giorni, danno dati falsati. Deve essere fatta piena luce su questi aspetti inquietanti della vicenda. Chiediamo che le indagini delle commissioni d'inchiesta, sulle quali peraltro nutriamo fiducia, siano svolte col massimo rigore ».

La sconcertante rivelazione non è stata smentita dall'ATI. La compagnia aerea si è limitata ad affermare che il non funzionamento di queste apparecchiature non può essere messo in relazione con l'incidente.

« Ad ogni modo — come ci ha detto il compagno Giorgio

Macciotta, deputato del PCI — con il maltempo che imperverava e gli impianti non a posto, alla torre di controllo avrebbero dovuto magari porre il problema di non fare atterrare l'aereo. Dalle notizie che la stessa compagnia aerea ha fornito, risulta che il carburante per mantenere il DC9 in volo era più che sufficiente, l'atterraggio avrebbe magari potuto essere rimandato in qualche minuto, in attesa che la situazione migliorasse ».

Il vice presidente della commissione Trasporti della Camera dei deputati, compagno Mario Pani, gli altri parlamentari sardi del PCI Giovanni Berlinguer, Maria Cocca, Giorgio Macciotta, Francesco Macis, e l'indipendente di sinistra Salvatore Mannuzzu hanno presentato una interpellanza al ministro dei Trasporti Preti per « sapere le cause del grave incidente che ha determinato la caduta del DC-9 dell'ATI a 30 chilometri da Cagliari, e in particolare per sapere se risponde a verità l'inquietante denuncia secondo la quale gli apparecchi ILS dell'aeroporto

di Elmas non funzionano da diversi giorni ».

Un'altra inchiesta è stata intanto aperta dalla magistratura. Il procuratore della Repubblica di Cagliari dr. Giuseppe Villasanta e il sostituto procuratore dr. Mario Biddau, si sono recati a bordo di un elicottero sulla zona dell'incidente. Le indagini per accertare cosa è accaduto effettivamente sul DC-9 dell'ATI sono già in corso. Dovrebbero escludersi, comunque, dubbi e sospetti sullo stato del DC-9 precipitato. L'aereo ha quattro anni e poco più di 10 mila ore di viaggio di vita: una età abbastanza giovane, se si pensa che la media delle ore di viaggio dei DC-9 in servizio in tutto il mondo, è superiore alle ventimila.

Anche sulla condizione del personale in servizio non possono sussistere dubbi. Il comandante Salvatore Pennacchio, il primo ufficiale Alberto Mercurelli, il tecnico di volo Felice Guadagno e l'assistente di volo Alberto Fiasca erano in servizio da poco più di sei ore.



CAGLIARI - I resti del DC-9. Sullo sfondo alcuni soccorritori allineano i corpi delle vittime

## Equipaggio giovane per il volo notturno dei « pendolari sardi »

ROMA — Aveva solo 25 anni Rolando Fiasca: era il più giovane dei quattro membri dell'equipaggio del DC9 schiantatosi, l'altra notte, sulle montagne nei pressi di Cagliari. Nato ad Avezzano, un anno fa aveva trovato lavoro all'ATI come assistente di volo. Con un impiego sicuro alle spalle, un mese fa si era sposato. Tornato dal viaggio di nozze, aveva ripreso a volare da qualche giorno. Il comandante, Salvatore Pennacchio, nato a Santa Maria Capua Vetere e in servizio da dieci anni all'ATI dal '69, avrebbe, invece, compiuto 36 anni il 28 settembre prossimo. Aveva, in precedenza, prestato servizio nell'aeronautica militare. Come sottotenente aveva 920 ore di volo e come pilota all'ATI ne aveva totalizzate 4150. Sul jet aveva volato per 1400 ore come pilota e 600 come comandante. Sposato, lascia la moglie e due figli.

Il secondo ufficiale, Alberto Mercurelli, un uomo assai impegnato nel sindacato unitario, era un romano di 47 anni con moglie e tre figli, assai conosciuto e stimato tra i suoi compagni di lavoro.

Il tecnico di volo Felice Guadagno, infine, era nato nel 1946 a Napoli: anche lui lascia la moglie e due figli, rispettivamente di 4 e un anno.

Più scarse, quasi inesistenti, finora, le notizie sui 27 passeggeri, morti nella sciagura. Di molti di loro si conoscono solo i nomi. Li ha trasmessi l'Alitalia in un suo comunicato in cui si annuncia che l'aereo del volo BM-012 Alghero-Cagliari-Roma « il 14 settembre, alle ore 00.50, in fase di avvicinamento all'aeroporto di Cagliari precipitava per cause non ancora accertate ».

Ad Alghero, diretti a Cagliari, si erano imbarcati Francesca Atzori con i figli Carlo e Marco Puddu e Sergio Altieri.

Diretti, invece, a Roma erano saliti a bordo i coniugi Nino Conciatori e Carla Consini; la signora Andreatzoli con la figlia Maria Grazia e, inoltre, Rita Peana, Rino Pazzi, Vincenzo Cagnazzo, Monica Ardisson, Franco Cinti, Ennio Palumbo, Guido Brusca, Andrea Del Giudice, Roberto Evangelisti, Salvatore Ingrassia, Lorenzo Mandoi, Arturo Muselli, Gaetano Mazza, Benedetta Russo, Roberto Usai, Gianni Picca, Gavino Pirastu, Marcello Giordani e Gaeco Bandilli.

Il volo BM-012 è, come si dice in gergo, un volo misto: carica, cioè, posta e passeggeri. L'orario notturno — un po' scomodo — dà la possibilità di usufruire di uno sconto del 30 per cento sul prezzo della biglietto. E', quindi, « partito » da viaggiatori e « pendolari » e lavoratori. Forse proprio per risparmiare, ad esempio, lo aveva preso Rita Peana di Alghero, che si era laureata nel giugno scorso in Filosofia nell'Università di Cagliari e che si stava recando a Roma per iscriversi ad un'altra facoltà dell'ateneo della capitale, in attesa di trovare un lavoro.

Anche Monica Ardisson, una giovane sassarese, veniva a Roma con la speranza di trovare un impiego: si era infatti iscritta a un corso per hostess.

Assai giovani erano pure Roberto Evangelisti e Franco Cinti: il primo, superati gli esami di riparazione — frequentava il liceo classico — aveva accompagnato il secondo in Sardegna. Franco Cinti, infatti, rimasto orfano del padre si recava a Olbia (dove era nato) per procurarsi i documenti necessari all'esonero del servizio militare. Ambedue i ragazzi abitavano a Latina dove erano assai conosciuti.

## Ancora una volta sotto accusa la strumentazione a terra

# Che cosa non ha funzionato all'aeroporto di Cagliari?

L'ILS, un apparecchio fondamentale per l'atterraggio, bloccato per guasto fino dal 5 scorso - Le ipotesi sulla tragedia e l'« inganno » delle radioassistenze

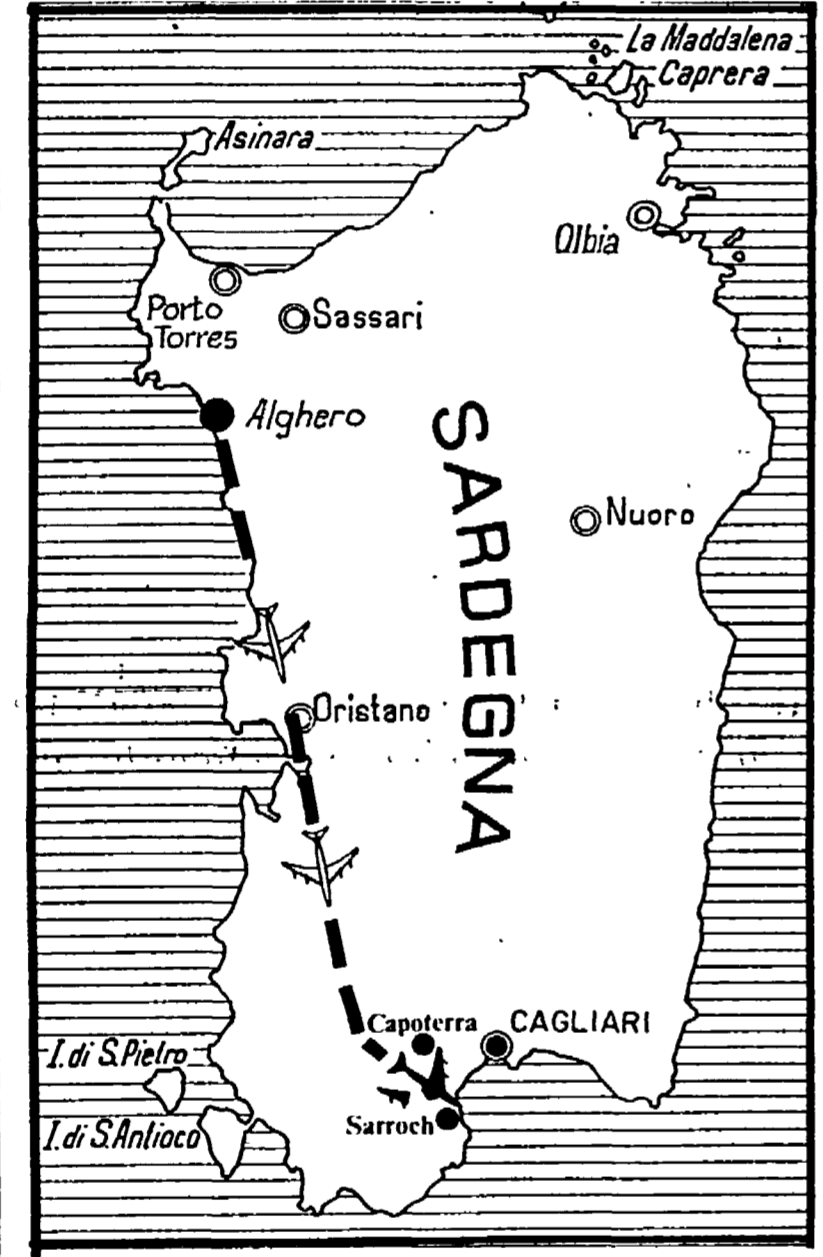
Che cosa è accaduto a Elmas? Che cosa non ha funzionato nelle attrezzature dell'aeroporto? Forse le inchieste ufficiali chiariranno qualcosa anche con l'aiuto della famosa « scatola nera », che è stata recuperata dai « carabinieri », ma il problema di fondo — e su questo c'è l'unanimità dei piloti e dei tecnici — rimane sempre quello delle radioassistenze da terra. La tragedia di Palermo, a Punta Raisi, pose in modo terribile il problema. Se la strumentazione montata a terra fosse stata davvero all'altezza della situazione si sarebbe potuta evitare una così spaventosa catastrofe? Le inchieste giudiziarie non hanno mai dato risposte definitive, ma gli esperti, come questa volta per Elmas, non hanno avuto mai dubbi. A parte la infelice collocazione dell'aeroporto palermitano, il problema delle radioassistenze era da considerarsi determinante per la sicurezza del volo.

Per la tragedia di Cagliari, davanti alle trentuno bare delle povere vittime, gli interrogativi sono ancora una

volta gli stessi e anche gli elementi che mettono sotto accusa inefficienze e manchevolezze, sembrano essere simili. Si è saputo — è la notizia è confermata anche dalle fonti ufficiali — che, per esempio, l'ILS, l'apparecchiatura che consente al pilota di controllare da bordo il corretto assetto del velivolo sul « sentiero di discesa », era bloccato fin dal 5 settembre scorso. Un apposito volo di controllo con un jet carico di attrezzature aveva, infatti, permesso di stabilire che l'ILS di Elmas forniva dati completamente sbagliati. La cosa era stata comunicata a tutti i piloti con il « Notam 3387 » (telegramma di avviso). Avvertire i comandanti della situazione era doveroso, ma forse sarebbe stato doveroso porre anche il problema, senza l'ILS, gli atterraggi notturni a Elmas sarebbero stati sicuri. Invece niente di niente. In queste condizioni, il comandante del jet precipitato, quasi sicuramente, si è trovato di fronte a questa situazione: senza l'ILS (che guida il velivolo al centro

della pista, fornendo anche l'angolo di atterraggio dell'aereo) ha dovuto appoggiare i calcoli e deduzioni sul solo strumento chiamato NDB (radiofaro) che a Elmas è vecchissimo, anzi il più vecchio d'Italia. Lo NDB ha poi la incredibile particolarità di assorbire e rimandare ai piloti scariche elettriche in caso di temporale. Così il comandante Salvatore Pennacchio non ha « trovato » la pista ed ha deciso di « risalire » in quota. Per far questo, come è stabilito dalle procedure di atterraggio, ha virato lateralmente senza rendersi conto di essere fuori rotta di almeno una ventina di chilometri. La cosa è stata poi aggravata dal fatto che in quella zona erano presenti « cumuli nubi » che Pennacchini ha tentato di aggirare portando così l'aereo a schiantarsi contro la montagna.

Le responsabilità, a questo punto, si delineano abbastanza chiaramente e la gente dell'aria, i sindacati e le forze politiche hanno subito preso posizione chiedendo che anche questa volta si « impedi-



Le tragedie negli ultimi sei anni

16 APRILE 1972 — Un bimotore F-27 dell'ATI cade ad Anagnino. 18 morti.

5 MAGGIO 1972 — Scialura a Punta Raisi. Si schianta un DC-9 dell'ATI. 115 morti.

30 OTTOBRE 1972 — Cade un bimotore F-27 dell'ATI a Bari. 27 morti.

1 GENNAIO 1974 — Un F-28 dell'ITAV precipita a Torino. 42 morti.

23 FEBBRAIO 1978 — Un DC-9 dell'ITALIA precipita in mare prima di atterrare a Punta Raisi: 108 i morti.

## Da anni la gente dell'aria chiede: « Tutta civile l'assistenza al volo »

La piattaforma ripresentata proprio giorni fa dalla Federazione unitaria - Chiesto l'intervento del presidente del Consiglio - Come creare le strutture per dirigere l'attività di controllo

ROMA — La tragedia aerea di Cagliari ripropone con drammatica attualità il problema della riforma dei servizi di controllo del traffico aereo e dell'assistenza al volo per il quale un incontro governo-sindacati si era svolto proprio mercoledì. In quella occasione la Federazione unitaria ha presentato una piattaforma organica, che ha come premessa la civilizzazione, ed ha chiesto al governo di uscire dal vago, precisando tempi e modi della riforma. L'atteggiamento dilatorio del sottosegretario Degan, che si è limitato a « prendere atto », ha fatto avanzare la richiesta di un art. immediato delle trattative, direttamente con il presidente del Consiglio.

La questione più urgente è, indubbiamente, quella della civilizzazione del servizio. Il governo Andreotti si era impegnato a presentare entro ottobre, una proposta di legge delega per l'immediata smilitarizzazione del personale addetto al controllo del traffico aereo. Quell'impegno è ritenuto ancora valido dal nuovo governo? Sulla civilizzazione sono concordi tutte le forze politiche e gli stessi capi dell'Aeronautica. Si tratta, dunque, di passa-

re dalle parole ai fatti, con l'urgenza che la precarietà del servizio richiede.

Uno dei punti chiave della riforma è il tipo di struttura che si intende creare per dirigere le attività di controllo e di assistenza al volo, oggi affidate all'Aeronautica militare. L'attuale organizzazione comprende sia le funzioni operative (traffico aereo, informazioni volo e meteo) sia quelle tecniche (telecomunicazioni e manutenzione apparati) sia, infine, quelle di supporto logistico, comprese le funzioni direttive. La direzione tecnica, operativa e di controllo dell'intero traffico aereo in Italia, è oggi di specifica competenza del capo di stato maggiore dell'Aeronautica, le cui attribuzioni sono esercitate dall'ispettorato delle telecomunicazioni e assistenza al volo (ITAV). Per tutte queste attività sono impiegati oltre 12.000 uomini, 7.000 dei quali utilizzati per l'aviazione civile. La riforma dovrà consentire di superare questo stato di cose, unico in Europa, tenendo conto delle esigenze del traffico civile e di quello militare.

In che modo? Su questo punto i pareri sono assai diversi. L'orientamento della

Commissione interministeriale è di giungere alla costituzione di una « azienda autonoma », riservando alla Direzione generale dell'aviazione civile poteri di programmazione, controllo e coordinamento. E' stata anche avanzata l'ipotesi di un « sistema integrato » di direzione, che dovrebbe tuttavia escludere l'ITAV, sostituendolo con un altro ente (agenzia o azienda), dotato di autonomia funzionale.

In proposito ci si è chiesto — lo ha fatto, fra gli altri, il compagno Aldo D'Alessio su queste stesse colonne — se le attività militari, relative alla difesa aerea, possano essere correttamente attribuite ad un ente di questo genere, con un « sistema integrato », gestito da una agenzia. La risposta è stata negativa. Perciò lo stesso D'Alessio ha proposto di « esplorare l'ipotesi non delimitata di un Ufficio centrale ministeriale o di una idonea direzione generale appositamente costituita ».

Qui sorge un altro problema. E' opportuno che il ventifilato « sistema integrato » si occupi sia del controllo del traffico aereo civile, sia della difesa aerea, che già og-

## IMPARA L'INGLESE CON GLI INGLESI (PER CAPIRE IN INGLESE)



**BRITISH COUNCIL**  
ENTE CULTURALE DEL GOVERNO BRITANNICO

VIA MANZONI 38 - 20121 MILANO  
TEL. 78.20.16 78.20.18

Insegnanti di madre lingua laureati e specializzati  
Corsi normali e intensivi a tutti i livelli  
Esami Cambridge, ARELS, Institute of Linguists  
Corsi speciali pomeridiani per studenti di Scuola Media (a partire dalla 1ª Media)

Combinazioni particolari per gruppi scolastici  
Laboratorio linguistico • Attività culturali extra - scolastiche  
Biblioteca - posti ascolto • Teachers Resource Centre

ISCRIZIONI:  
10 settembre - 19 ottobre: ore 17-19 da lunedì a venerdì  
24 settembre - 6 ottobre: ore 9.30-11.30 - 17-19 da lunedì a venerdì  
ore 9.30-11.30 sabato  
INIZIO CORSI 8 OTTOBRE

Sergio Pardera