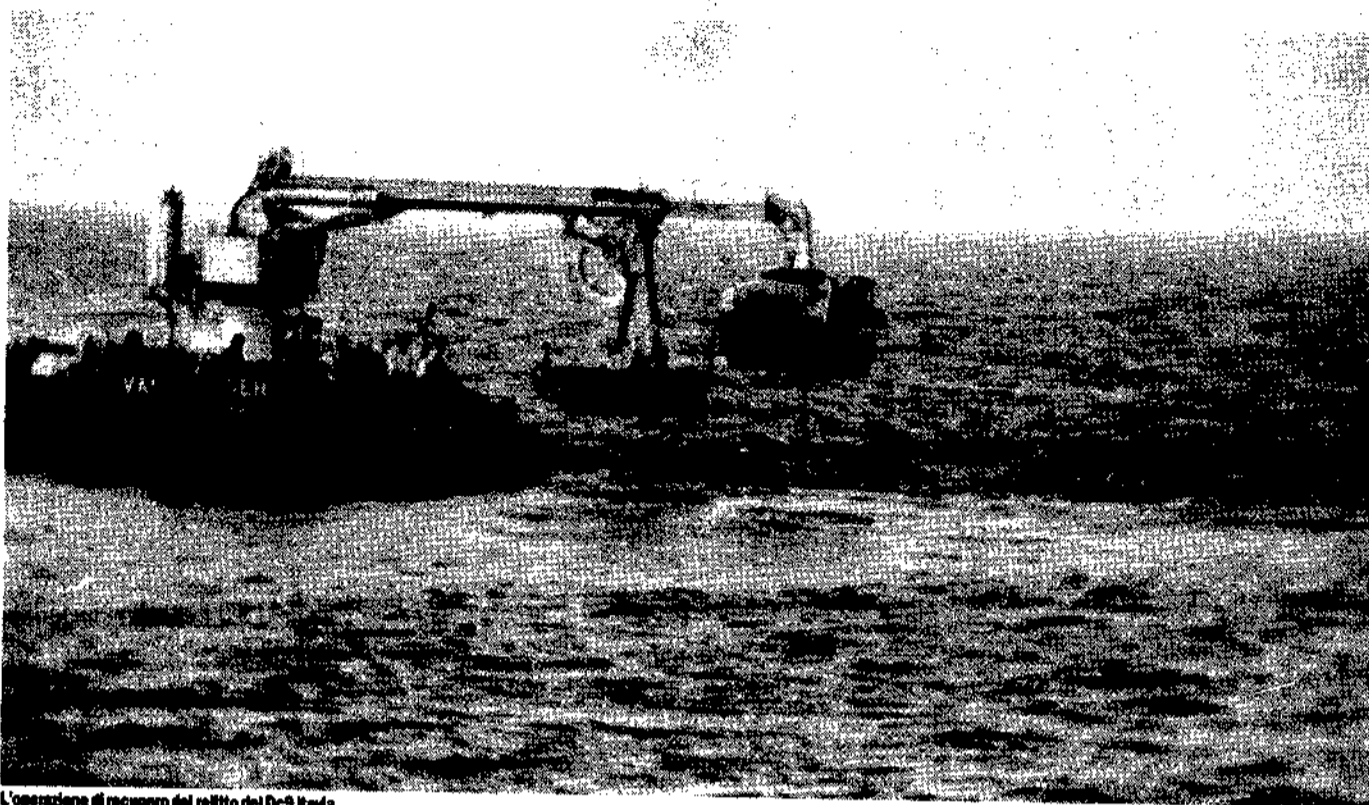


USTICA 15 ANNI DOPO. In un libro il racconto di quel volo maledetto diretto a Palermo e mai arrivato

Per gentile concessione di Daniele Del Giudice e di Einaudi Editore pubblichiamo il capitolo su Ustica tratto dal romanzo «Staccando l'ombra da terra».

S e qui ci fosse un capitolo su Ustica, dovrebbe essere la storia dell'aereo. Sarebbe la storia di un aeroplano finito in fondo al mare e riemerso dalle acque, una creatura di metallo mabissata e risorta, come in un racconto mitico, qualcosa fatto per l'aria e che finisce in acqua, l'acqua sarebbe peggio di ogni altra cosa, peggio che la terra o una montagna, stridente per contrasto, l'acqua fa più paura, tremila metri sotto il livello del mare, tremilasettecento, e poi dal mare risalito pezzo a pezzo, e ogni pezzo rimontato con cura attorno al simulacro, com'è chiamato il finto scheletro nell'hangar, l'ossatura di servizio cui ogni pezzo venne fatto aderire ricaldando la forma dell'aereo. Sarebbe una storia da intitolare I Tigi, come fossero un popolo antico o degli alberi secolari, e non dei pezzi di metallo sbriciolato e ricomposti. In aria, sul fondo del mare, infine a terra. E quando si riparte? Bologna Ground, pronto per la messa in moto, l'aviazione 870 autorizzato, temperatura 24, stop orario sull'ora. Avete l'ultimo bollettino?, e nel silenzio dell'hangar, la notte, si potrebbe ascoltare un lento gocciolio, come se il mare che per anni ha premuto le molecole di metallo, una volta a terra e all'asciutto, continuasse a uscire, gocciolando, e l'aereo non smettesse mai di liberarsene. l'aviazione 870, autorizzato a Palermo via Firenze, Ambra 13, salga e mantenga il livello di volo 190. Ripeta e chiami pronto al decollo. I Tigi, India Tango India Golf India, sarebbe il racconto in prima persona fatto dal metallo stesso, qualcosa che prima era un aereo, poi finì in fondo al mare e ne risorse, e fu di nuovo, dopo, un aereo, creatura metallica ricomposta; ma tra il suo essere aereo prima e aereo dopo non tutto torna, vengono meno un'ottantina di persone, tra passeggeri ed equipaggio. l'aviazione 870, il decollo agli 8. Cambi con Padova Informazione. Con Padova fin d'ora la 870, arriveremo Bologna, un evento che torna indietro navigando se stesso, quei filmati dove una bottiglia di latte esplose in mille pezzi schizzando il liquido denso e poi ogni scheggia ripercorse lo spazio e il tempo in senso inverso e riprende il suo posto, ricostruendosi, e anche il ricordo, gocciola a goccia, rifluisce nella bottiglia.

Ma nel disfarsi e rifarsi dell'evento manca qualcosa, e mancherà per sempre. Padova buona sera, è la 870, l'aviazione 870, prosegue come autorizzato, richiami Firenze. A strascico, sul fondale, la telecamera sottomarina intuì cinque lettere dell'alfabeto, I Tigi dipinte in vernice nera sul ventre dell'ala sinistra, e non ci fu più dubbio, i Tigi erano lì, la coda quattro chilometri più avanti della cabina di pilotaggio. Buonasera Roma, è l'aviazione 870, Buonasera anche a lei, 870. Avanti, l'870 su Firenze, livello 160 in salita per 190. Senna Bolsena ai 34, l'aviazione 870, ricevuto. Inserisca 1236 sul trasponder. Autorizzato a Palermo via Bolsena, Puma, Latina, Poma, Ambra 13, l'236 arriva. Pronto per ulteriore salita la 870, l'aviazione 870, contatto radar. Salga inizialmente al livello 230. Altro traffico di compagnia la precede, 6 miglia avanti, livello 250. Roma, il traffico è in vista. I Tigi riposavano lì, poco distante da una nave romana carica di vetri, da un vascello con cannoni del diciassettesimo secolo, da un caccia Messerschmitt della seconda guerra mondiale, memorie della storia del trasporto, museo involontario in fondo al mare. l'aviazione 870, accosti a destra, prova 170. Con traffico in vista autorizzato al livello di volo 290. Riassuma navigazione normale per Bolsena attraversando 260. La 870 su per 290, lascia 190. Da principio l'eco del sonar disegnava sui plotter il contorno di masse magnetiche incerte, astratte, la cui probabilità veniva immaginata in alta media e bassa, probabilità che si trattasse di un oggetto di fabbricazione umana e non geologico; poi alla visione delle telecamere ogni pezzo divenne un obiettivo numerato, e nell'istante, infine, in cui le gru lo deposero, colante acqua, sul ponte, la sua natura si stabilizzò in reparto. Roma, la 870 attraversa 245 con traffico in vista, possiamo raccontarlo a sinistra? Affermativo, l'aviazione 870, prosegue per Bolsena. Ad est della rotta, poiché l'aereo si scompose di colpo verso est e così cadde in mare (non si crederebbe che anche in fondo al mare ci siano i riferimenti cardinali), vennero trovati i due motori, un quarto di miglio uno dall'altro, più ad est, un miglio, le ali e la fusoliera, ancora più in là, un miglio e mezzo, il timone di coda, due miglia più ad est la parte posteriore della fusoliera e uno spezzone dell'ala sinistra, staccatosi non nell'impatto ma per la fortissima accelerazione durante la caduta, ancora più a est un cerchietto arrivato da chissà dove, e



L'operazione di recupero del relitto del DC9 Itavia

Cristiano Laruffa/Agf

«Itavia 870, 870, rispondete»

poi, all'estremo, il terminale della fusoliera, gli ultimi sei finestrini di destra, gli ultimi sei di sinistra. «È la 870, buonasera Roma», «870 calling». «Yes, good evening, this is 870 maintaining 290 over Puma», «Roger, 870, proceed Latina-Poma». Tutto ciò che era indietro sarebbe finito avanti e viceversa, qualunque cosa li avesse precipitati in mare, i Tigi si erano depositati sul fondo in ordine inverso a quello con cui volavano al momento, lungo un corridoio di quasi dieci chilometri di rottami. Ogni piccolo particolare era una deduzione, gli strumenti di bordo di metallo e di legno, le moquette, tranciata di netto all'altezza della quarta fila di sedili. Che ne sanno gli oggetti delle trame e delle azioni? Che ne sanno dei mandanti e degli esecutori, gli oggetti sono lì. Sarebbe la storia dell'aereo, perché l'aereo conosce la sua storia, quanti la conoscono al mondo? In mancanza di parole sarebbe una storia di cose, storia di metallo, metallo offeso, la fusoliera sa che cosa ha prodotto una frantumazione diseguale poco prima della coda, la penna sinistra dello stabilizzatore di coda sa che cosa gli ha aperto un taglio a croce sul bordo, così come il ventre dell'Ilap destro conosce certamente che cosa lo ha perforato e la ferita delle piccole biglie di ferro trovate dentro le lamiere scatolate, il portellone laterale sa che cosa gli ha arciato il rivestimento esterno (skin, in inglese nella classificazione dei reperti, «pellicola») verso il fuori, le rivetture strappate sanno se a strappare è stata la velocità della caduta o la depressione di un boato. «È la 870, buonasera Roma», «Buona-

sera 870, mantenga livello 290, richiamerà sull'Ambra 13 Alpha», «Si, senta, neanche Poma funziona», «Prego?», «Abbiamo trovato un cimeliario stasera, da Firenze in poi praticamente non c'era un radiolario funzionante. In effetti è un po' tutto fuori, compreso Poma. Lei quanto ha in prua ora?», «Manteniamo 195». «Va bene, mantenga, andrà un po' più giù di Poma di qualche miglio», «Bene, grazie». «Comunque 195 potrà mantenerlo ancora una ventina di miglia e non di più, c'è molto vento da ovest, al suo livello dovrebbe essere di circa 100-120 nodi», «Sì, in effetti abbiamo fatto qualche calcolo, dovrebbe essere qualcosa del genere». La cornice della porta della toilette sa che cosa l'ha appiattita a quel modo, se un'onda d'urto quando l'aereo coda penetrando nella fusoliera al momento dell'impatto in mare e schiacciando tutto ciò che incontrava, il tappetino numero cinque sa che cosa lo ha strappato, ogni pezzo di metallo o plastica o tessuto sa quale altro oggetto, quale scheggia, e di che cosa, l'ha ridotto così. «È la 870, è possibile avere... 250 di livello?», «Affermativo, può scendere anche adesso», «Grazie, lasciamo 290». I Tigi non tornarono su tutti insieme ma in più riprese a distanza d'anni (nel frattempo i pezzi rimasti laggiù si saranno sentiti abbandonati?), prima la cabina di pilotaggio fusa col carrello anteriore, l'ala destra, il reattore sinistro, elementi della fusoliera, il portellone di servizio anteriore, alcune paratie del vano bagagli, i

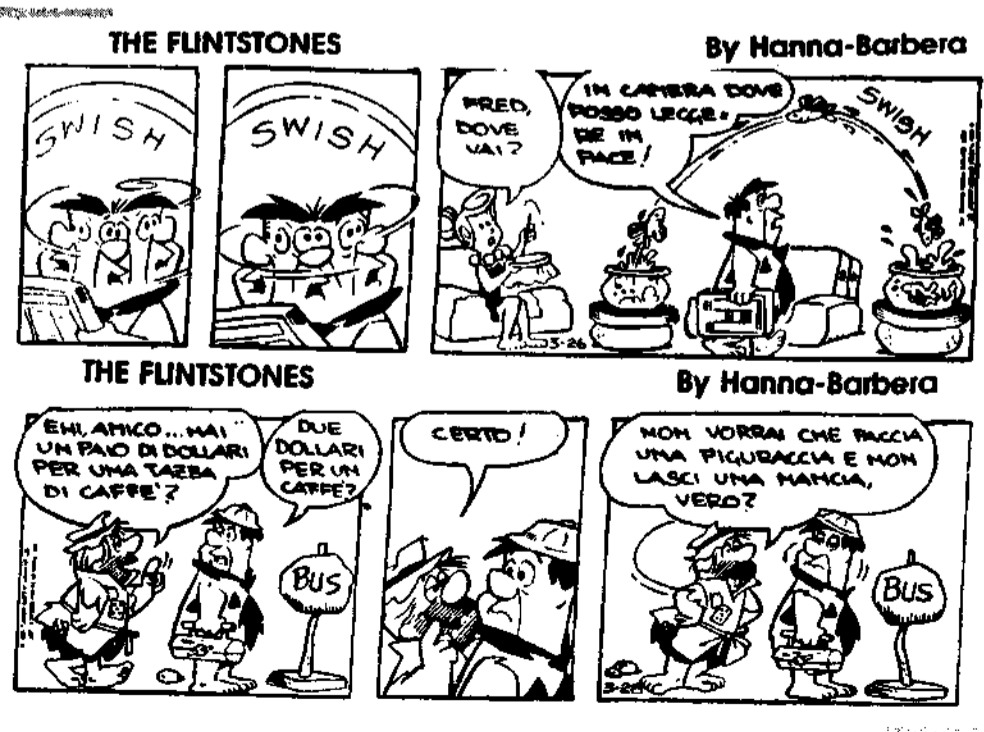
frammenti minuti e piccolissimi. Così l'aereo nell'hangar si ricreò nel tempo, si aprivano le casse a mano a mano che arrivavano, si disponevano i pezzi sul cemento, si procedeva al riconoscimento dei reperti, si montava il grosso tronco di coda sul ponteggio, per la fusoliera si cominciava con le ordinate e i correntini della struttura, come la prima volta in fabbrica. «L'aviazione 870 diciamo che ha lasciato Poma tre miglia sulla destra, quindi, quasi quasi, per Palermo va bene così», «Molto gentile, grazie, siamo prossimi a 250», «Perfetto 870, in ogni caso avverta appena riceve Palermo Vor», «Sì, Papa Alfa Lima lo abbiamo già inserito e va bene. E abbiamo il Dme di Poma», «Perfetto, allora normale navigazione per Palermo. Mantenga 250, richiamerà sull'Alfa».

Chissà quali emozioni avranno dovuto trattenere quelli che facevano quel lavoro (e quale modesto conforto sarà stato il pensare che il lavoro è lavoro, o che in qualche modo lavoravano «per la verità»), ogni reperto aveva un cartellino, i manuali di manutenzione e i piani di costruzione aiutavano a ricollocarlo dove avrebbe dovuto essere, ogni pezzo pendeva dall'intelaiatura accanto ai vuoti di quelli che mancavano, e a mano a mano che l'aereo riprendeva corpo si vedeva cosa mancava e cosa c'era, e dove era più distrutto e dove meno, l'aereo cominciava a farsi leggere come un testo frammentario, ogni pezzo si offriva al racconto di una possibi-

lità dell'accaduto, la fiancata destra molto più sofferente della sinistra, il metallo non era arrugginito, qualche cosa del genere. La cornice della porta della toilette sa che cosa l'ha appiattita a quel modo, se un'onda d'urto quando l'aereo era ancora in volo o il timone di coda penetrando nella fusoliera al momento dell'impatto in mare e schiacciando tutto ciò che incontrava, il tappetino numero cinque sa che cosa lo ha strappato, ogni pezzo di metallo o plastica o tessuto sa quale altro oggetto, quale scheggia, e di che cosa, l'ha ridotto così. «È la 870, è possibile avere... 250 di livello?», «Affermativo, può scendere anche adesso», «Grazie, lasciamo 290». I Tigi non tornarono su tutti insieme ma in più riprese a distanza d'anni (nel frattempo i pezzi rimasti laggiù si saranno sentiti abbandonati?), prima la cabina di pilotaggio fusa col carrello anteriore, l'ala destra, il reattore sinistro, elementi della fusoliera, il portellone di servizio anteriore, alcune paratie del vano bagagli, i frammenti minuti e piccolissimi. Così l'aereo nell'hangar si ricreò nel tempo, si aprivano le casse a mano a mano che arrivavano, si disponevano i pezzi sul cemento, si procedeva al riconoscimento dei reperti, si montava il grosso tronco di coda sul ponteggio, per la fusoliera si cominciava con le ordinate e i correntini della struttura, come la prima volta in fabbrica. «L'aviazione 870 diciamo che ha lasciato Poma tre miglia sulla destra, quindi, quasi quasi, per Palermo va bene così», «Molto gentile, grazie, siamo prossimi a 250», «Perfetto 870, in ogni caso avverta appena riceve Palermo Vor», «Sì, Papa Alfa Lima lo abbiamo già inserito e va bene. E abbiamo il Dme di Poma», «Perfetto, allora normale navigazione per Palermo. Mantenga 250, richiamerà sull'Alfa».

è miglia di distanza e di separazione, il colpo d'occhio non restava immediatamente l'accaduto, anche se ogni parte ne conservava la memoria, perché l'aereo così com'era adesso non è com'era in fondo al mare e su quel disporre, sulla mappa dei relitti in mare, cominciava la lettura e l'interpretazione. l'aereo s'era spezzato in volo, e ogni pezzo aveva proseguito la propria personale parabola da venticinquemila piedi a zero, ed era l'impatto e solo quello ad aver prodotto ogni specifica ferita, e le correnti in aria e le correnti in mare ad aver prodotto la deriva. «Roma, buonasera, è l'aviazione 870», «Buonasera l'aviazione 870, avanti», «Centoquindici miglia per Papa Romeo Sierra, mantiene 250», «Ricevuto l'aviazione 870, può darci uno stimato per Raisi?», «Raisi lo stimiamo intorno ai 13», «870 ricevuto, autorizzati a Raisi Vor, nessun ritardo è previsto. Ci richiami per la discesa», «Per Raisi nessun ritardo, richiameremo alla discesa», «È corretto».

Forse per una questione di rispetto i sedili non vennero mai rimontati, l'interno dell'aereo era un tavolato disposto sull'intelaiatura del pavimento originale, per quanto s'era potuto ricostruire, sul quale era appoggiata la moquette, e sopra il tutto un tunnel costituito dalla fusoliera, sfondata all'aperto davanti e dietro. l'aviazione 870, quando pronti, autorizzati a 110. Richiamare lasciando 250 e attraversando 150... l'aviazione 870. Ogni tanto, nell'hangar, i parenti si riunivano attorno ai Tigi per testimoniare il loro dolore e per testimoniare le azioni intraprese per ottenere giustizia e conoscenza della verità, e in quelle occasioni i Tigi, dopo essere stati un volo di linea, dopo essersi dispersi come relitti, poi ripescati e rimontati in forma d'aereo, diventavano un monumento funebre; per chi avesse osservato senza conoscere la storia, per chi avesse visto quelle povere persone raccolte in un hangar attorno a un aeroplano in pezzi, sarebbe stata un'immagine così dolorosa, così incomprensibile, e in quelle occasioni dentro l'aereo, a camminare sul tavolato, c'erano non più i periti, ma carabinieri, autorità e qualche fotografo. l'aviazione 870, ricevete?... Col tempo arrivarono anche gli ultimi pezzi, l'ultimo frammento di correntino, l'ultimo pezzo stringer, l'ultimo brano di rivestimento rivettato, i Tigi furono quasi completamente riuniti, quasi. E quando si riparte? l'aviazione 870, qui è Roma, ricevete?... Venne alla luce il flight recorder, e l'ultimo dei debiti salvagente, e l'ultima delle mascherine dell'ossigeno, e il telaio della porta anteriore con un finestrino della cabina piloti, e una pompa carburante, e un longherone con rivestimento e rivetti, e un seggiolino, e un portello con maniglia circolare, l'aviazione 870, Roma...? l'aviazione 870, qui è Roma, ricevete?... e una scatola elettrica, e tre tubi oleodinamici, e una condotta schiacciata, un elemento di strumentazione, un martinetto con molla, un seggiolino con cintura, l'aviazione 870, ricevete?... l'aviazione 870, qui è Roma, ricevete?... un pezzo di lamiera celeste con strumento, e un pezzo d'ala con valvole e tubi, e una scatola nera elettrica/elettronica, un obolo di plexiglas, un pezzo di struttura della fusoliera con targhetta Douglas, e uno scatolato nero con attacco di condotta, e un contenitore grigio verde con attacchi elettrici, l'Air Malta 758, this is Rome control, Rome go ahead, l'Air Malta 758, please, try to call for us, try to call for us l'aviazione 870, l'aviazione 870, this is Air Malta charter 758, do you read?... l'aviazione 870, l'aviazione 870, this is Air Malta charter 758, do you read?... do you read?... Rome, negative contact with l'aviazione 870, altri due finestrini con l'apertura del portello d'emergenza, la targhetta dell'ingegnere luminosa «emergency exit», un ultimo pezzetto di fusoliera con pittura rossa, un'altra parte di fusoliera bianca con l'interno celeste ripiegato sulla parte esterna bianca, un trasformatore bruciato con cavo, un frammento della Deicing line, alcuni fogli del manuale operativo, un pezzo del rivestimento esterno abraso per frizione, uno strumento senza più il quadrante, l'aviazione 870, l'aviazione 870 this is Rome control, do you read?... l'aviazione 870, l'aviazione 870, Rome control, do you read?... un elevatore con scariatore statico, un pezzo di condotta di ventilazione ad Y, un finestrino della fusoliera, un telaio per supporto carnicella, la scaletta posteriore, parte terminale dell'ala sinistra, un pannello divisorio bianco, una cassetta elettrica con sportellino, ordinate e correntini, il galley, cioè il cucinino, un frammento di fusoliera con valvola di scampo per wc, un «toilette seat», l'Air Malta, this is Rome, Rome go ahead, this is Air Malta, «Ok, sir, we have l'aviazione 870 unreported inbound Palermo, please, please try to call for us l'aviazione 870, try to call for us l'aviazione 870», «Alitalia 870», «l'aviazione 870, l'aviazione 870», «Roger, l'aviazione 870, l'aviazione 870 this is Air Malta, do you read?... l'aviazione 870, do you read?... do you read?...».



© 1994 Turner Entertainment Co./distr. EPS/ILPA Milano