

Soglia Lubitz. Manovre di discesa controllata

Antonino Trizzino

English title Lubitz threshold. Manoeuvres of controlled descent

Abstract On March 24th, 2015, the co-pilot Andreas Lubitz deliberately crashed his Airbus A320 into the French Alps, with a death toll of one hundred and forty-nine passengers. Lubitz's decision is no longer just a human decision, because its essence goes beyond what is simply calculable as the consequence of a human decision. This extreme threshold evokes other systems of functioning and other interpretations: the admonishment regards Uexküll's research on animal environments, Kant's ideas about the end of the world, the study of the suicidal behaviour of a group of grasshoppers, the reflection on the physical and bodily experience of the fall and the error.

Keywords Andreas Lubitz, aeronautics, suicide, Uexküll, Daniele Del Giudice.

Per l'amor di Dio, apri questa maledetta porta.
Patrick Sondenheimer, 24 marzo 2015: ore 10.33

Il Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), installato nell'edificio 153 dell'aeroporto di Parigi Le Bourget, indaga su tutto, registra tutto. Quanti incidenti aerei sono avvenuti negli ultimi trent'anni in Francia (107), quanti dirottamenti (4) e quanti passeggeri hanno perso la vita in volo a causa di un errore umano o di un guasto tecnico (343). Ma c'è una cifra che non è mai stata divulgata, forse perché imbarazza anche gli investigatori del BEA: quella del numero di suicidi tra i piloti. Chi si mettesse in contatto con l'edificio 153 per sapere quanti aerei siano precipitati, in seguito a una manovra deliberata del pilota, tra la costa atlantica e le Ardenne, tra la Manica e il Mediterraneo verrebbe indirizzato ai database dell'Avia-

tion Safety Network (ASN), il sito che raccoglie le informazioni sugli incidenti aerei in tutto il mondo.

Prima del suicidio del copilota Andreas Günter Lubitz che il 24 marzo 2015 causa la morte di centoquarantanove persone, nessuna agenzia europea per la sicurezza aerea si era occupata di un caso di incidente intenzionale. A che serve divulgare notizie allarmanti su quanti piloti perdono ogni speranza in una vita migliore, fino a causare deliberatamente un incidente aereo? Questa è la formula ufficiale: «causare deliberatamente».

Le statistiche più recenti segnalano altri due casi: il 19 dicembre 1997 un Boeing 737 della SilkAir in volo da Giacarta a Singapore precipita con centoquattro passeggeri a bordo. Le prime indagini condotte dalla compagnia aerea e dalle autorità indonesiane avevano classificato l'incidente come conseguenza di un guasto tecnico. Un approfondimento investigativo ordinato dal National Transportation Safety Board (NTSB) stabilirà invece che il pilota Tsu Way Ming, quarantuno anni, aveva deciso la propria sorte e quella dei passeggeri. Tra le anomalie rilevate nelle indagini, la stipula, qualche settimana prima della tragedia, di una polizza sulla vita del pilota per oltre cinque milioni di dollari. Due anni dopo, il 31 ottobre 1999, un Boeing 767 della EgyptAir in volo da Los Angeles al Cairo precipita nell'Oceano Atlantico provocando la morte di duecentodiciassette persone. Anche in questo caso, il copilota suicida Gameel el-Batouti, cinquantanove anni, padre di cinque figli, aveva appena stipulato un'assicurazione sulla vita.

Il punto d'impatto

Lo stesso giorno in cui il ventisettenne tedesco Andreas Lubitz si schianta con il suo Airbus A320 sul massiccio dei Trois-Évêchés a un'altezza di 1670 metri, il piccolo comune di Le Vernet, in Alta Provenza, si contende con il comune di Prads-Haute-Bléone il ruolo di teatro della tragedia, alcuni soccorritori accendono dei fuochi intorno ai resti dell'aereo per tenere lontani i lupi e la lavagna del Bistrot au Vernet consiglia i piatti del giorno: aïoli, oreilles d'âne, assiettes de fromage e côtelettes d'agneau.

Le Vernet è un posto da spararsi. La bruttezza di Le Vernet tuttavia merita un certo rispetto: ci sono luoghi brutti in modo casuale; ma altri lo sono in modo professionale, perfino ricercato. Case a un piano che fiancheggiano la strada principale, una specie di bar, una chiesa con annesso cimitero, una fontana, un campeggio e molti cartelli con la scritta «À vendre».

Un'ora dopo lo schianto, l'elicottero della Gendarmerie sorvola il punto d'impatto: 44 gradi 27 primi nord, 6 gradi 42 primi est. Una gola stretta ai piedi di una parete rocciosa, raggiungibile solo da Le Vernet. Odore di cherosene. Un corridoio di rottami. Neve e rottami. Nessun superstite. Nel sudario del mattino non è stato possibile individuare pezzi di aereo più grandi di due metri per uno: i motori mezzo miglio l'uno dall'altro, la fusoliera in frantumi, un troncone del timone di coda, una ruota del carrello, un frammento dell'ala destra.

L'Airbus A320 con destinazione Düsseldorf aveva ventiquattro anni di attività e un peso, quando era vuoto, di sessantuno tonnellate. Al momento del decollo dall'aeroporto di Barcellona-El Prat, a bordo del volo Germanwings 4U9525 ci sono centoquarantaquattro passeggeri e sei membri dell'equipaggio, con trenta minuti di ritardo sull'orario previsto. C'è chi torna a scuola dopo una gita in Catalogna, chi rientra dopo aver festeggiato il compleanno della madre, chi ha assistito alla partita Barcellona-Real Madrid, chi ha fatto visita alla moglie incinta, chi va a trovare i figli che studiano in Germania, chi ha un appuntamento di lavoro, chi si è esibito nel *Sigfrido* di Wagner al Gran Teatre del Liceu di Barcellona, chi viaggia con il figlio di sette mesi.

Nella parte centrale dell'aereo, vicino ai portelloni d'emergenza, nel posto 10A è seduta Daniela Ayón Razo, trentasei anni, messicana; alla sua destra, il posto 10C è assegnato a Oleg Bryjac, cinquantaquattro anni, kazako, tenore. I posti 10D e 10E sono occupati da Yvonne ed Emily Selke, madre e figlia, americane della Virginia. A bordo ci sono inoltre un ingegnere meccanico australiano, attivista per i diritti gay, e sua madre, due dirigenti d'azienda, un'insegnante spagnola, altri due insegnanti tedeschi, un pasticciere, una cantante lirica, sedici studenti del Joseph-König-Gymnasium di Haltern am See, due giornalisti sportivi iraniani, quattro assistenti di volo, un comandante pilota e un copilota. Nell'ultima fila, i posti 30A e 30B sono presi da una coppia di giovani marocchini. Si erano sposati tre giorni prima.

Tra il secondo 1993 e il secondo 2465

1994, 2018, 2373, come se fossero anni, date storiche, sono invece appena quattrocentosettanta secondi, quasi otto minuti, otto minuti per cercare di ricostruire. L'ultimo contatto radio tra l'aereo e il controllo di Aix-en-Provence risale alle 10.30. Fase di crociera. Nessuna perturbazione. Il comandante conferma l'altitudine, 38.000 piedi, e la direzione: «Direct Irmar, merci 18G». Tre minuti dopo, l'aereo inizia a perdere quota scendendo di mille metri al minuto nei successivi otto minuti. Dall'ultimo contatto radar, l'Airbus A320 mantiene una traiettoria rettilinea; non cerca di riprendere quota o di cambiare rotta. Nelle settimane successive al disastro, la commissione d'inchiesta decodifica le due scatole nere dell'aereo: il *flight recorder*, che registra i parametri e le manovre legate all'assetto, alla velocità e alla quota, e il *voice recorder* che registra le voci di cabina (le scatole nere sono in realtà arancioni, per essere visibili in caso di recupero).

10.01 Decollo. Il comandante Patrick Sondenheimer ai passeggeri: «Benvenuti a bordo, scusate il ritardo, cercheremo di recuperare, l'atterraggio a Düsseldorf è previsto per le 11.55».

10.10 Il comandante al copilota: «Non ho avuto il tempo di andare in bagno». Lubitz: «Puoi andare quando vuoi».

10.27 Il comandante: «Andreas, comincia a preparare la procedura di avvicinamento». Lubitz: «Puoi andare anche ora».

10.28 Il comandante: «Adesso puoi prendere i comandi». Lubitz, sottovoce: «Spero. Vedremo». È una voce atona, vicina al tremore.

10.30 Il comandante esce dalla cabina. Lubitz chiude la porta blindata e ventisei secondi dopo ha già riprogrammato il pilota automatico.

10.33 Inizia la discesa. Il comandante bussa alla porta della cabina: «Sono io». Lubitz non risponde né a Sondenheimer né al controllo aereo francese. Ma vede tutto attraverso la telecamera di sicurezza all'esterno della cabina. Il comandante digita sulla tastiera accanto alla porta il codice di emergenza che permette di sbloccarla per un periodo compreso fra cinque e trenta secondi, ma Lubitz ha selezionato il dispositivo che chiude dall'interno. Il comandante: «Andreas, per favore, apri questa porta»; «Andreas, per l'amor di Dio, apri questa maledetta porta». Eccolo lì, Andreas: così va bene, si ripete, la discesa è il momento più ricco del volo, l'ebbrezza dell'inclinazione e della gravità.

10.34 Primo allarme sonoro che segnala la quota eccessivamente bassa (la voce digitalizzata ripete SINK RATE, SINK RATE, PULL UP, PULL UP in inglese che, essendo la lingua aeronautica per convenzione, lo è anche nei momenti peggiori). Lubitz è impassibile; cerca di visualizzare nell'istante della collisione, di vedere il fallimento del rapporto tecnico fra il suo corpo e la struttura meccanica dell'aereo. In sottofondo, le voci dei passeggeri.

10.35 Rumori violenti. Il comandante cerca di sfondare la porta con un estintore e chiede a qualcuno di recuperare l'ascia nascosta nella coda dell'aereo.

10.37 Secondo allarme sonoro che segnala la prossimità al suolo: TERRAIN, TERRAIN, PULL UP, PULL UP. Lubitz non risponde, neanche un decibel di risposta. Il comandante esce definitivamente dal linguaggio procedurale: «Per Dio, Andreas, apri subito questa maledetta porta, merda! Apri questa fottuta porta!».

10.38 L'aereo è sceso a 6800 piedi. Lubitz indossa una maschera per l'ossigeno. È pronto a ricucire la distanza fra sé e Dio. Il suo respiro è regolare e distinguibile con assoluta chiarezza.

10.40 Si sente il rumore di un colpo. L'aereo ha urtato la montagna con l'ala destra. Grida dei passeggeri.

10.41 Silenzio. La stazione sismica dell'Observatoire des Sciences de l'Univers di Grenoble (OSUG), a dodici chilometri dal punto d'impatto, registra un evento sismico alle 10.41.05.

Discesa controllata

Il cognome Lubitz non gli si addice per niente. Troppo stretto, troppo sibilante. E poi, quell'ingorgo di consonanti alla fine. Lu-bitz, così spigoloso e ossuto e barbaro. Lubitz, un cognome a tenuta stagna. Un cognome che lo esclude. Lubitz attraversa un periodo critico; lo dicono i suoi certificati medici: «episodi depressivi». Il sospetto è che ormai non vedano l'ora di sbarazzarsi di lui. È probabile che Lubitz sia stato quel bambino sarcastico che si incontra nelle fiabe di Andersen (l'etimo greco di "sarcastico" rinvia all'operazione di lacerare le carni). La tecnica l'ha attirato fuori dal suo bosco e ora eccolo che, in preda al terrore, cerca un ultimo orizzonte. I sentieri del bo-

sco erano certo pieni di minacce, ma sono nulla al confronto del cielo sterminato. Anche qui, il bambino sarcastico cerca di essere all'altezza della situazione. Ma quando mai Andreas Lubitz era stato all'altezza della situazione?

Il giorno prima, nel volo di andata da Düsseldorf con destinazione Barcellona, Lubitz aveva già provato una «discesa di quota controllata e non motivata». Anche in quell'occasione, il comandante Sondenheimer era uscito dalla cabina e Lubitz aveva cambiato i settaggi del pilota automatico. Quando il controllo di Bordeaux aveva chiesto all'aereo di scendere da 38.000 a 35.000 piedi, Lubitz aveva programmato il sistema di bordo per un'altitudine prossima allo zero, prima di selezionare una quota normale al rientro in cabina del comandante. La stessa manovra che avrebbe ripetuto nel volo di ritorno Barcellona-Düsseldorf. Questa modifica registrata dal *flight recorder* non aveva avuto effetti percepibili perché era avvenuta in una fase in cui l'aereo stava già riducendo la quota. Forse Lubitz è stato dissuaso da qualcosa o forse aveva già stabilito di entrare in azione nel viaggio di ritorno, su quelle montagne che conosceva bene per avervi trascorso le vacanze estive con i genitori. All'Association Vélivole di Seyne-les-Alpes, a pochi chilometri dal punto d'impatto, il giovane Lubitz aveva imparato i rudimenti del volo sugli alianti. Si finisce dove si è cominciato.

L'aereo ha qualcosa di balistico, il suo destino è sempre da terra a terra, soglia dopo soglia, in qualunque forma ci arrivi. Ma perché Lubitz sceglie una discesa controllata, secondo per secondo, per quattrocentosettanta secondi? Perché non decide di cadere in picchiata? L'Airbus A320 è una macchina molto complessa da manovrare in emergenza ed è dotato di un sistema di computer di navigazione per correggere eventuali anomalie. Se Lubitz avesse provato a scendere in picchiata, il GPWS, il sistema di allarme di prossimità al suolo, avrebbe reimpostato in automatico la quota.

Il piano di Lubitz riduceva il mondo alla visuale più esigua, quella in cui tutto converge verso un punto. C'era il richiamo del destino, dell'essere nato per uno scopo. Lui conosceva quelle montagne da quando era adolescente: parametri fisici, superficie solida, creste e cavità; il suo aliante biposto ASK-21 seguiva un puro movimento altimetrico, montagne boschi montagne, linee inclinate di discesa, linee impen-nate di risalita, linee orizzontali. Quando volava piegato di 45 gradi,

quasi “a coltello” nel cielo, vedeva la sua faccia deformata dal sole sulla curvatura del parabrezza. All’epoca dei suoi primi voli, ogni strumento sfiorato gli provocava l’eccitazione neurale della scoperta. In quei momenti era impossibile negare una certa bellezza al mondo. Andreas era rimasto il bambino che sognava di volare, il bambino ora ben conservato dentro l’imperturbabile professionalità del pilota. Se poi tra l’infanzia e la morte ci sia un legame speciale, questo Andreas non lo sa.

Mosca contro ragno: la soglia invisibile

Se una dotazione mentale sia o meno propizia alla felicità può sembrare una questione puramente teorica, visto che non possiamo né aumentare né ridurre la nostra dotazione mentale. Le cose cambiano se consideriamo il denaro: possiamo aumentare la nostra ricchezza, o almeno possiamo provarci; possiamo ridurla, e questo senza nessuno sforzo; possiamo anche subire un imprevisto esterno, da addurre a nostra discolpa in un momento di tristezza etilica. Questo terzo tipo di eventualità si produce quasi a nostra insaputa, ma, improvvisamente, ne abbiamo piena coscienza.

Il barone Jakob von Uexküll, il fondatore dell’etologia contemporanea, aveva vissuto di rendita fino a oltre cinquant’anni, quando il patrimonio di famiglia gli viene espropriato dalla rivoluzione bolscevica. Una fortuna per la storia della scienza del Novecento. Fino allo scoppio della Prima guerra mondiale, Uexküll si era dedicato come libero ricercatore (a Heidelberg e alla Stazione zoologica Anton Dohrn di Napoli) alle sue ricerche sul sistema nervoso degli invertebrati. Una volta privato del patrimonio, ma non della villa a Capri che conserverà e dove morirà nel 1944, Uexküll si integra nell’Università di Amburgo e qui fonda il celebre Institut für Umweltforschung.

Le ricerche di Uexküll sugli ambienti animali sono contemporanee alla fisica quantistica e all’espressionismo. Con queste avanguardie Uexküll condivide l’abbandono di ogni prospettiva antropocentrica nella descrizione della natura. Dove la scienza tradizionale, a partire da Linneo, vedeva un unico mondo, che includeva tutte le specie viventi tassonomicamente ordinate, Uexküll vede un’infinita varietà di mondi percettivi interconnessi, come in una partitura musicale.

L'ambiente è un'unità chiusa in sé stessa e non può essere compreso senza varcarne la soglia: in un certo modo, la struttura ontologica di un animale coincide con l'essere incorporato nel suo mondo. Noi immaginiamo che le relazioni che un animale stabilisce con il suo ambiente si dispieghino nello stesso spazio e nello stesso tempo di quelle che ci legano al nostro ambiente; Uexküll dimostra che un tale mondo condiviso non esiste, così come non esistono un tempo e uno spazio uguali per tutti i viventi. Uexküll distingue la *Umgebung*, lo spazio oggettivo in cui noi percepiamo un essere vivente, dalla *Umwelt*, il mondo-ambiente costituito da una serie di «portatori di significato» che sono i soli che interessano l'animale. Ogni ambiente è un'unità chiusa in cui i portatori di significato sono uniti funzionalmente agli organi recettori degli animali.

Consideriamo il caso della mosca e del ragno. La mosca esegue i suoi giri in volo e fotografa la sua *Umwelt*. Il ragno non sa nulla della morfologia della mosca, e tuttavia calibra l'ampiezza e la resistenza delle maglie della tela sulle dimensioni e la forza d'urto del corpo della mosca. Un'analogia collega il sapere aeronautico al sapere innato del ragno. Con il termine «radiale» si indica l'aerovia che l'aereo percorre per giungere da un punto di partenza (FROM) a un punto di destinazione (TO); la si può percorrere per allontanamento da un punto, con gli strumenti che calcolano la distanza da quel punto, o per avvicinamento, con gli strumenti che tendono a una meta (TO e FROM sono le due parole mobili che appaiono e scompaiono nella finestra della bussola). Ma i fili radiali, più resistenti e meno vischiosi di quelli circolari, sono anche la scorciatoia che il ragno usa per piombare sulla preda e rientrare alla base. Anche in questo caso assistiamo a una teleologia rovesciata: il tendere verso qualcosa, ma anche l'allontanarsi da qualcosa. Scrive Uexküll: «Si può facilmente constatare che, all'interno di un mondo visivo così poco particolareggiato, è impossibile percepire i filamenti di cui si compone la ragnatela. Per la mosca, la tela del ragno è una struttura letteralmente invisibile».¹ Lo spazio visivo della mosca,

¹ J. von Uexküll, *Streifzüge durch die Umwelten von Tieren und Menschen. Ein Bilderbuch unsichtbarer Welten*, Springer, Berlin 1934 (trad. it. *Ambienti animali e ambienti umani. Una passeggiata in mondi sconosciuti e invisibili*, Quodlibet, Macerata 2010, p. 67).

il suo mosaico, si allinea perfettamente al disegno della tela; è cieco all'orrore di questa geometria.

Il filo della tela è un capolavoro chimico, costituito da un assemblaggio di migliaia di fili intrecciati: i singoli fili, chiamati fibrille, sono inclusi in un filo che misura tra venticinque e settanta micron. Quando esce dalle ghiandole sericigene, il filo è liquido; si solidifica con la trazione esercitata dal ragno e può reggere fino a centoquarantanove chili per millimetro quadrato. Più dell'acciaio. C'è un particolare tipo di seta collosa o «calmistrata» che serve per trattenere le prede; è prodotta dal *cribellum*, un organo costituito da un pettine di peli corti e duri. Il ragno si sistema al centro della tela e aspetta la preda. Nonostante i suoi otto occhi, l'aracnide non ha una vista particolarmente acuta; si regola dunque con il tatto: sente le vibrazioni della ragnatela e sa subito che tipo di preda lo aspetta. Un meccanismo perfezionato in milioni di anni di evoluzione, ma con un difetto: nel caso della seta calmistrata, il ragno rischia di restare in trappola anche lui.

Piccoli suicidi tra cavallette

Nel 2002 il «Journal of Evolutionary Biology» pubblica un articolo intitolato *Do hairworms (Nematomorpha) manipulate the water seeking behaviour of their terrestrial hosts?*² Lo studio analizza il comportamento di un phylum di parassiti capaci di indurre al suicidio i loro ospiti. I nematomorfi hanno un corpo vermiforme, vivono prevalentemente in acqua e misurano in media dieci centimetri (ma possono raggiungere il metro di lunghezza). Il verme è privo di muscolatura circolare, pertanto può compiere solo movimenti ondulanti e flettenti. L'adulto non possiede gli apparati respiratorio, digerente, circolatorio, mentre funziona quello sessuale. Non appena individua una femmina, il maschio le si annoda intorno (da cui il nome *gordian worm*), rilascia lo sperma e, subito dopo l'accoppiamento, muore.

² F. Thomas *et al.*, «Do hairworms (Nematomorpha) manipulate the water seeking behaviour of their terrestrial hosts?», in «Journal of Evolutionary Biology», 15, 2002, pp. 356-361.

Quando le uova si schiudono, liberano nell'ambiente larve dotate di uncini cuticolari, proboscide estroflessibile e stiletti per penetrare nell'ospite. Non tutti i nematomorfi hanno come ospite un organismo acquatico; mentre alle specie marine è sufficiente aderire a un crostaceo, le specie che sono riuscite a colonizzare la terraferma rimangono dipendenti dall'acqua per completare il ciclo. Il *Gordius robustus*, per esempio, può raggiungere il metro di lunghezza; questa specie predilige le cavallette in quanto la larva incistata aderisce all'erba di cui si ciba l'insetto. Una volta all'interno dell'ospite, la larva esce dalla cisti e si sposta fino alla cavità celomatica, dove diventa adulta.

In una ricerca del Laboratory of Genetics and Evolution of Infectious Diseases del CNRS di Montpellier, le espressioni proteiche dell'ospite e del parassita sono state studiate in varie fasi e inserite in una mappa di espressione proteica differenziale.³ Quando il parassita è nella fase adulta e ospitato nel corpo dell'insetto, sintetizza ed emette proteine in grado di alterare l'attivazione dei neurotrasmettitori nel sistema nervoso centrale dell'ospite (gli autori parlano di «potent concentrations of mimetic molecules»). Appena sente di aver raggiunto l'acqua, il parassita fuoriesce dall'apertura anale della cavalletta che, ancora sotto l'effetto delle sostanze rilasciate dal verme, annega. Un controllo mentale che perdura anche quando il parassita è fuoriuscito: i ricercatori hanno osservato che nonostante il verme fosse uscito da un campione di grilli subito recuperati, questi saltavano di nuovo in acqua, sotto l'effetto delle sostanze rilasciate dal parassita.

L'acqua è la promessa di vita per i nematomorfi. C'è una promessa nella catastrofe, una promessa che ha bisogno della distruzione del suo oggetto. La catastrofe esibisce qualcosa, ha bisogno di una rivelazione che appaia a partire dalla fine, da ciò di cui non è possibile esperienza diretta. Nella logica lubitziana di questi organismi, gli altri esistono soltanto nella misura in cui ricoprono il ruolo progettato per loro. Questa è la loro funzione. Le cavallette suicide non hanno avuto diritto alle loro vite al di fuori dell'utilità della loro morte. Come nella tragedia greca, la catastrofe porta il dramma al suo estremo e alla sua soluzione.

³ D.G. Biron *et al.*, "Behavioural manipulation in a grasshopper harbouring hairworm: A proteomics approach", in «Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences», 272, 1577, 2005, pp. 2117-2126.

Nella *Fine di tutte le cose*, l'opera forse più ingiustamente trascurata dell'ultima fase della vita del filosofo di Königsberg, Kant affronta il tema della fine del mondo: «È una prospettiva che ripugna all'immaginazione. In quel momento, infatti, la natura stessa si arresterebbe, come pietrificata: l'ultimo pensiero, l'ultimo sentimento, rimarrebbero allora sospesi, sempre invariabilmente uguali, nel soggetto pensante. Per un essere che può acquisire coscienza della sua esistenza e della sua grandezza (come durata) solo nel tempo, una simile vita apparirà solo come un annientamento».⁴ Il giorno della fine pone la questione del tempo del limite. Kant lo chiama «il giorno più giovane» (*der jüngste Tag*), l'ultimo ancora appartenente al tempo, l'ultimo della serie dei giorni, ma anche quello al di fuori della sequenza dei giorni. Un tempo in cui la fine coincide con l'inizio, non nel senso della riconciliazione, ma della tragedia. Ecco perché la decisione di Lubitz non è più soltanto una decisione umana; è tale che ciò di cui decide va al di là di ciò che è calcolabile come effetto di una decisione. Il suicidio è l'atto più cieco alle cose; se l'uomo si vedesse in quell'istante con le cose che ha in mano per uccidersi, rinuncerebbe.

L'errore

La nascita del volo precede la nascita dell'aeroplano. Il volo umano esiste da più di due secoli, dall'epoca dei palloni aerostatici. Ma è come se la mongolfiera non avesse mai incarnato l'idea del volo; tutto è fermo intorno all'aeronauta, la sua chioma non si scompone, i motori non rombano, l'azione del vento è nulla, gli stratocumuli assenti. Creatura di un regno intermedio, il pallone è immobile. La nostra immaginazione ha sempre legato il volo alla dimensione alare, forse perché il modello di natura è l'animale volante; l'azione dell'aerostato, invece, è silenziosa, come l'azione di un mito.

Secondo Daniele Del Giudice, scrittore e pilota non meno esatto, «l'aerostato era rimasto sospeso tra la fine del volo come mito e la

⁴ I. Kant, "Das Ende aller Dinge", in «Berlinische Monatsschrift», Juni 1794, pp. 495-523 (trad. it. *La fine di tutte le cose*, Bollati Boringhieri, Torino 2006, p. 30).

nascita del volo come esperienza tecnica; la curiosa àncora che pendeva fuori bordo dalla navicella indicava un'altra sua vocazione anfibia, mediana, come se esistesse ancora un legame col mare, con l'elemento liquido, motivato dalla comunanza nautica nel dominio dei fluidi; ma diversamente dalle navi, l'aerostato non poté mai giovarsi del dualismo, della contraddizione acqua/aria che consentì la mobilità della nave e della vela. Il pallone fu una creatura tutta d'aria, una creatura aria/aria, costretta all'integralismo di un solo elemento. Appartenne più alla famiglia delle nuvole che alla determinazione del volo». ⁵ L'aereo, al contrario, ha un segreto rapporto di mimesi e nostalgia con il mondo animale; non somiglia a un uccello ma ha il muso lungo ed è accosciato dietro, come un gatto. *Cockpit*, la cabina di pilotaggio, in inglese significa "pollaio".

Ogni linguaggio tecnico, alla sua origine, si distacca dal linguaggio comune e costruisce un lessico di immagini nuove estendendo i limiti delle nostre conoscenze. In un secondo tempo, il linguaggio tecnico comincia a restituire qualcosa al senso comune, probabilmente all'inizio del suo declino. È come se liberasse linee di forza nascoste all'interno della sua operatività. Il linguaggio aeronautico possiede una qualità immaginifica che costantemente lo irradia; una qualità calibrata dalla precisione e dall'esattezza della sua grammatica.

C'è un breve saggio di Joseph Conrad intitolato *Fuori dalla letteratura*: è un rapporto sugli «avvisi ai naviganti», su come dovrebbero essere letti e scritti senza incorrere in errori. Conrad – polacco, nato in Ucraina sotto il dominio zarista, educato al francese nell'infanzia e scrittore di libri in inglese – racconta di aver letto centinaia di avvisi ai naviganti quando era ufficiale di marina: «E lasciatemi prima di tutto ringraziare Dio che non appartengano alla letteratura immaginativa. Sarebbe tremendo se ne facessero parte. Un *Avviso ai naviganti* immaginoso sarebbe letale. Letteralmente letale. Finirebbe senz'altro per uccidere parecchia gente prima che le sue qualità creative venissero apprezzate e sopresse». ⁶

⁵ D. Del Giudice, *Staccando l'ombra da terra*, Einaudi, Torino 1994, p. 28.

⁶ J. Conrad, "Outside literature", in «The Bookman», LVI, 6, 1923, pp. 680-682 (trad. it. "Fuori dalla letteratura", in Id., *Natale sul mare e altri scritti*, Elliot, Roma 2015, p. 57).

Subito dopo, Conrad ricorda l'errore di una sola lettera commesso durante il suo esame per la patente di secondo ufficiale: finisce in anticipo e quando consegna il suo compito, l'esaminatore gli restituisce i fogli del calcolo azimutale commentando: «Avete ancora quattordici minuti». Conrad guarda il quadrante dell'orologio, torna al suo posto, controlla e ricontrolla, e quando ormai sta per rinunciare si accorge di aver scritto una "o" al posto di una "e" in fondo a una pagina piena di calcoli. Cioè di aver invertito est e ovest. Conrad corregge l'errore, si precipita alla cattedra col suo foglio di carta celeste, viene promosso. Una lettera, una sola lettera, avrebbe potuto produrre effetti tragici in mare.

Gli avvisi ai naviganti, che oggi sono tramessi via radio, una volta venivano forniti per dispaccio alle navi in partenza, con informazioni aggiornate sullo stato delle coste, dei fari, dei porti; Conrad li definisce «buona prosa», ma nessuno li includerebbe nella letteratura: quello che ci si aspetta da loro non è immaginazione, ma esattezza e responsabilità. Questi bollettini del mare sono i progenitori dei moderni *Notam* aeronautici: *Notices to Airmen*, avvisi ai piloti che contengono modifiche alle procedure o pericoli temporanei da memorizzare prima del decollo. Il linguaggio aeronautico è sempre definitivo; ogni fraintendimento potrebbe non avere un'ulteriore possibilità per essere corretto. «In volo si commettono errori – scrive Del Giudice –, ma quasi sempre di ordine tecnico, difficilmente di ordine morale. Perché l'animo umano possa svelare la propria tenebra, per l'abiezione e le bassezze, ci vuole spazio, ci vuole tempo, e nell'aereo c'è troppo poco dell'uno e dell'altro, insomma, in volo si è temporaneamente privati del proprio Male che tace allibito di fronte alla proceduralità del tutto. Nel volo anche se uno si sforza di tirar fuori il peggio di sé è implacabilmente condannato a una certa nobiltà di spirito».⁷

In aereo le uniche regole consentite sono quelle operative; una complessa grammatica di procedure corretta e perfezionata attraverso errori e tragedie. Per aiutarsi, il pilota ha un suo piccolo breviario: il testo contempla per ogni argomento una domanda e una risposta. La *check-list*, questo il suo nome, funziona come un libro di preghiere; ha una sua liturgia propiziatoria prima della messa in moto, per la crociera, per

⁷ D. Del Giudice, *Staccando l'ombra da terra*, cit., pp. 114-115.

l'atterraggio, per le emergenze: «Radio? On. Anti-collision lights? On. Flight instruments? Set. Windows? Locked. Passenger signs? On...». Funziona come un rosario digitale; dita che toccano gli strumenti, prima del decollo, durante la discesa, per il parcheggio.

La conoscenza del pilota ha un fine che non è quello di guidare un aeromobile, ma di produrre immagini di comportamenti che risultino immediate in uno spazio che può essere suddiviso in operazioni ciascuna delle quali vale metri di cielo. In aereo è contemplata la reversibilità nello spazio ma non nel tempo; quasi mai si può tornare indietro per correggere un errore, che si paga sempre «*cash*, nel giro di pochi secondi, e al prezzo più alto».⁸

Tre ore al decollo

La mattina del 24 marzo 2015 il cielo sull'aeroporto di Barcellona-El Prat è di un azzurro superintenso, segnato da scie di aerei a vari gradi di dispersione. Andreas cerca il paralume e ci infila la mano per trovare il coso che accende e spegne, l'interruttore, per accendere la luce della stanza d'albergo. Tutte quelle ore amorfe di stordimento giorno-notte, il ritmo circadiano impazzito, roba che gli aveva manomesso la ghiandola pineale. Andreas ora è sotto la doccia. Pensa alle gocce d'acqua. A lui fermo sotto la doccia, mentre guarda una goccia che scivola perpendicolarmente, lungo il lato interno della tendina. Pensa alla sua concentrazione sulla goccia, quella sferetta. Dalla finestra dell'albergo si vede lo skyline dell'aeroporto di Barcellona. Con le sue forme rettangolari e nette, l'altezza dei suoi soffitti, risaliva probabilmente all'inizio degli anni Cinquanta, il periodo pionieristico dell'aviazione commerciale; evocava quell'epoca di entusiasmo tecnologico di cui il trasporto aereo era uno dei simboli più prestigiosi e innovativi. Andreas guarda la sua faccia riflessa nella finestra e finge di spararsi un colpo di pistola alla tempia. Sta lì, a ripetere il gesto, provando ogni volta facce diverse. Mancano tre ore al decollo.

Che cosa qualifica l'uomo contemporaneo? Qual è la prima domanda che si fa a un uomo quando ci si vuole informare sul suo status? In

⁸ Ivi, p. 31.

alcune società gli si chiede del suo quadro familiare: moglie, figli, suocera, matrimonio, cane; nella società a cui appartiene Lubitz, e a cui apparteniamo anche noi, ci si interroga sulla sua professione (e, implicitamente, sulle sue risorse economiche). È il suo posto nella gerarchia produttiva, e non il suo ruolo di riproduttore di genotipi, a qualificare l'uomo contemporaneo.

Forse una donna avrebbe alleviato i problemi di Andreas; una donna è umana, certo, ma rappresenta un tipo diverso di umanità, porta nella vita una tensione entropica. La relazione di Andreas con Kathrin Goldbach, un'insegnante di ventisei anni, era in crisi da tempo; lei aveva deciso di lasciare la casa in cui convivevano alla periferia di Düsseldorf. Sul piano economico, invece, Lubitz non aveva nulla da recriminare; invecchiando avrebbe raggiunto un maggior discernimento, senz'altro inevitabile quando si hanno problemi di idraulica, e avrebbe goduto fino alla morte di un reddito pari al doppio della media nazionale. Eppure, lo sentiva, stava avvicinandosi al suicidio.

C'è una foto che ritrae Lubitz mentre è impegnato nella mezza maratona Airport Race di Amburgo, una passione, quella podistica, che condivide con il padre. Qualche volta riesce a piazzarsi tra i primi duecento – il che gli sembra un'approssimazione abbastanza buona al successo. È il 13 settembre 2009 e Andreas indossa una maglietta Adidas, un pettorale bianco numero 1380 sponsorizzato Lufthansa, un paio di auricolari (aveva una passione, questa sì sinistra, per il dj francese David Guetta), un cappellino con visiera e un orologio GPS con cardiofrequenzimetro; dà l'impressione di correre per calmarsi, per rallentare il funzionamento dell'angoscia. Forse prova a dirsi che è ancora vivo, ma è un'idea troppo oscura per prendere consistenza.

Soglia Lubitz

A partire dagli anni Settanta, e ancora di più dopo gli attentati del 2001, il viaggio in aereo è diventato un'esperienza concentrazionaria: le hall piene di torpore, i cani antiesplosivo, le eterne scale mobili, i gruppi di turisti low cost in moto in un sistema di tubi semitrasparenti, talvolta in un silenzio che sembra consustanziale al luogo, come in certe cliniche di lusso. In fila, senza chiavi e orologio; lo sguardo al passaporto.

L'anima soffre, mentre qualcuno fruga il corpo con le radiazioni. Un alito di Babilonia attraversa le sale in penombra. Qualcuno, poliglotta ma disorientato, scorre i tabelloni dei voli in partenza. A questi luoghi, che gli urbanisti chiamano «spazi di transito», si può accedere paradossalmente solo dopo aver fornito una prova della propria identità. Qui niente indica la soglia segreta. La soglia segreta è fuori, oltre i grandi vetri panoramici: le tracce dei freni sulle piste catramate, l'eleganza delle macchie d'olio sulle gondole dei Boeing 777, le hostess che sorridono sibilline.

Tutti sono concordi nel dire che era una splendida giornata di marzo, una giornata che non c'entrava niente con la morte. Ore 10.01, Barcellona-El Prat, pista 07R. Vento da 50 gradi, 16 nodi, assenza di nubi sotto i 4500 piedi. Durante la fase di decollo, il comandante Sondenheimer tiene d'occhio la pallina dell'orizzonte artificiale che torna lentamente in piano, tenuta dall'aria che preme sul bordo d'uscita delle ali. I dialoghi con la torre di controllo sono in inglese fluido, digitale, privo di genere.

Alle 10.04 l'aereo imbocca la radiale UN870, un'uscita standard sul mare dall'aeroporto di Barcellona; procede dal punto Sosur attraverso i punti intermedi Rotis-Adita-Maxir fino al punto Lusol a nord-est di Marsiglia. Qui l'aereo vira sulla radiale UN853 diretto al punto Irmarr. Tutti gli aerei viaggiano su questi corridoi, distanziati come in una colonna di Tir. Alle 10.30 il comandante comunica per l'ultima volta con il controllo di Aix-en-Provence; il sole del mattino è appena diaframmato dagli occhiali da sole. L'aereo percorre quella retta ideale a ottocento chilometri all'ora fino al controllo di Marsiglia. Alle 10.40 manca un minuto all'impatto; Lubitz è solo in cabina.

Qualcosa fuori, davanti al finestrino. Fuori dal finestrino passa qualcosa, e poi lo vede. Prima passa e poi lui lo vede, e per un attimo deve concentrarsi a fissare il nulla. Non riesce a smettere di vederlo, a pochi metri da lì, uno scarto improvviso: parete di roccia, alberi che si piegano e suoni che non sono una cosa o un'altra ma solo suono, un disallineamento delle funzioni e degli elementi. Andreas sente la parte superiore del corpo allentata, la faccia quasi incongruente. Anche questo mento riflesso sul parabrezza lo troveranno, chissà dove, con la sua mascella fra le altre ossa. Il complesso di attività che corrispondevano all'essere Lubitz è ormai puro caos. Andreas urla. La sua voce è diversa. È la sua voce, ma è come se non venisse da lui. Quello che ha bisogno di sapere è come fermare questa voce.

Riassunto Il 24 marzo 2015 il copilota Andreas Lubitz si schianta deliberatamente con il suo Airbus A320 sulle montagne dell'Alta Provenza, causando la morte di centoquarantanove passeggeri. La decisione di Lubitz non è più soltanto una decisione umana; è tale che ciò di cui decide va al di là di ciò che è calcolabile come effetto di una decisione umana. Questa soglia estrema evoca altri sistemi di funzionamento e altre interpretazioni: il richiamo è alle ricerche di Uexküll sugli ambienti animali, alle idee di Kant sulla fine del mondo, allo studio del comportamento suicida di un gruppo di cavallette, alla riflessione sull'esperienza fisica e corporea della caduta e dell'errore.

Parole chiave Andreas Lubitz, aeronautica, suicidio, Uexküll, Daniele Del Giudice.

Antonino Trizzino Dottore di ricerca in Storia della scienza, collabora con «alfabeta2», «atque» e «Comprendre. Archive international pour l'anthropologie et la psychopathologie phénoménologiques». Redattore editoriale e autore di saggi su Gottfried Benn, Robert Walser, Herman Melville, Philip K. Dick, Tommaso Landolfi, ha scritto, sulla storia della psicoanalisi, *Metodo impossibile. Vittorio Benussi e la psicoanalisi sperimentale* (Bergamo 2008) e *Freudiana. Sentieri interrotti nella storia della psicoanalisi* (Bergamo 2010). È redattore di «Physis. Rivista internazionale di storia della scienza» e «Atque. Materiali tra filosofia e psicoterapia».