

## Il commissario Arienti e la quinta dimensione

Ogni riferimento a fatti realmente accaduti o luoghi e/o a persone realmente esistenti è da ritenersi puramente casuale.

Immagini dell'autore.

**Mauro Cartei**

**IL COMMISSARIO ARIENTI  
E LA QUINTA DIMENSIONE**

*Romanzo poliziesco*

BOOK  
**SPRINT**  
EDIZIONI

**[www.booksprintedizioni.it](http://www.booksprintedizioni.it)**

Copyright © 2014  
**Mauro Cartei**  
Tutti i diritti riservati

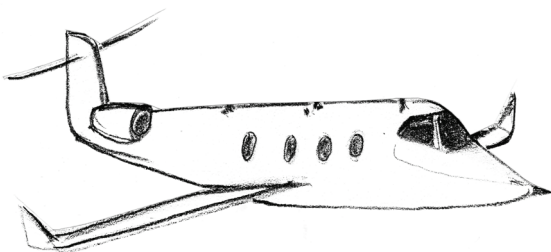
*C'è un parallelismo  
fra i quattro elementi  
e le quattro dimensioni.  
Il fuoco, l'acqua e la terra,  
come le tre dimensioni dello spazio,  
hanno confini ben definiti  
e appartengono a questo o quel paese  
secondo dove si trovano.  
L'aria come il tempo è invece senza confini:  
oggi in America, domani in Europa,  
il giorno dopo ancora in Asia,  
secondo dove la porta il vento.  
"Imparate ad essere liberi come l'aria."*



## Ottobre 1991: la scomparsa dai radar

L'Hawker 800XP2 doveva decollare alle 9:00 dall'aeroporto di Ciampino, destinazione l'aeroporto di Mosca Vnukovo. L'Hawker 800PX2 è un aereo di produzione statunitense adatto ai voli privati di gittata intercontinentale; dicono che grazie ai suoi potenti motori TFE731 può volare sopra i temporali fino a raggiungere i 12.500 metri di quota in soli 22 minuti a pieno carico, vola a 880 km orari ed ha un autonomia di sei ore pari a circa 5000 km.

Gli interni di quell'aereo erano poi di un lusso quasi maniacale: sedili ergonomici in pelle "umana", rivestimenti in mogano, moquettes di grande qualità nei pavimenti dei corridoi, grandi display a cristalli liquidi, possibilità di connessioni in quota sia telefoniche, cinema servito in cuffia su display dedicati installati a soffitto con più di 1600 titoli a disposizione in lingue diverse, saletta per riunioni, zona bar fornita di vini e liquori delle migliori marche, champagne e cognac francesi inclusi, servizio cucina con menù da scegliere in fase di prenotazione del volo, due bagni sontuosamente arredati con consolle per il trucco e possibilità di camminare all'interno dell'aereo ad altezza d'uomo



Tutto tirato a lucido, come si conviene per un servizio inappuntabile al cliente, l'Hawker, come un gabbiano eretto sullo scoglio del mare punta il cielo azzurro, era fermo a Ciampino sull'asfalto della pista di rullaggio, con aria altezzosa, a trenta metri di distanza dalla sala VIP. La hostess, con tanto di divisa addosso e cappello in testa, se ne stava già in piedi, a busto diritto, sulla scaletta d'ingresso all'aereo per ricevere come si deve i viaggiatori e cioè con un bel sorriso stampato sui denti. Si trattava, in questo caso, di un volo privato di una certa importanza, di quelli che non capitano tutti i giorni, vista la destinazione continentale e i costi elevati del viaggio: ogni dettaglio doveva essere quindi programmato ed eseguito a dovere.

Fernando Reggetti, il pilota designato, era una vecchia conoscenza negli aeroporti: lasciata per limiti di età la compagnia di bandiera quando ancora era pubblica, era stato assunto dalla Easy Sky Taxi che faceva voli privati da Ciampino, offrendo voli e servizi di



qualità a prezzi ragionevoli, soprattutto per la sua lunga e proficua esperienza sulle tratte internazionali. Per questo veniva sempre ingaggiato quando si trattava di spostare su e giù per il cielo la gente con i *danè*, come direbbero a Milano, gente che pagava “sull’unghia” e spesso in contanti, per cercare (tentativo impossibile) di lasciare meno tracce dei propri movimenti, gente che voleva e doveva muoversi con riservatezza e flessibilità per qualche suo motivo più o meno recondito o che, per status quo, non voleva semplicemente confondersi con il popolo bue.

I passeggeri che Reggetti aspettava erano tre, due uomini e una donna, come si leggeva sul piano di volo. Niente di più sapeva e si doveva sapere di loro, tranne, per protocollo, i nominativi: anche se Reggetti bruciava dentro dal desiderio di conoscerli a fondo e soprattutto, almeno per gossip, per sapere il motivo del loro viaggio: non capitava tutti i giorni, anzi direi quasi mai, di portare in volo privato dei passeggeri addirittura a Mosca, porta d’oriente che al solo nominarla suscita nell’animo un’alea di mistero e di curiosità.

I passeggeri arrivarono di lì a poco con valigie al seguito: occorreva avere dietro due cambi di vestiario, visto che eravamo in autunno inoltrato e che la Mosca, il fiume che attraversa Mosca, era già ghiacciata: tra Mosca e Ciampino c’erano mediamente in quella stagione almeno quindici gradi di differenza di temperatura e non parliamo dell’escursione termica fra il giorno e la notte.

Gustavo Silva fu il primo ad arrivare: una Mercedes 500, nera fiammante, di quelle a noleggio con conducente per intenderci, lo portò fin davanti alla sala VIP. Silva era un uomo alto e magro, elegante nel porta-

mento: vestiva un abito blu di taglio sartoriale, con giacca doppio petto, camicia bianca, cravatta in seta Charles Jourdan a disegno Madras, orologio Rolex al polso che costava come... l'Hawker, scarpe tirate a lucido come se fino a minuti prima avesse camminato sugli specchi anziché sulle strade accidentate e sporche della città, per farla breve aveva il physique du role che si conviene a chi viaggia su un jet privato. Portava una ventiquattre di pelle nera assicurata al polso della mano sinistra con una manetta antirapina, il che faceva presagire che per Gustavo Silva il contenuto della valigetta dovesse essere più importante della mano che la reggeva.

Il secondo passeggero si chiamava Franco Ghitti. Arrivò con un po' di ritardo rispetto a Silva, su un'auto blu con tanto di lampeggiante sul tetto preceduta da una Range Rover della protezione civile. Era un tipo grassoccio ma agile, di mezza altezza, vestito casual, portava fra le labbra un sigaro "toscano" e in testa un baschetto colore bianco e nero decorazione piè di poule: se Silva dava l'idea dell'uomo d'affari che comanda e non esegue direttamente, Ghitti gli era complementare, dando l'idea dell'uomo d'azione che non comanda ma esegue gli ordini, forse un guardaspalle di lusso o semplicemente un compare d'affari, chissà.

Come è normale che sia arrivò per ultima una donna, segnata sul piano di volo come Franca Livelli: alta e snella, con capelli neri raccolti dietro la nuca a far coda di cavallo, vestita con un tailleur nero di taglio elegante e al contempo sportivo, scarpe con tacco medio, adatte a affrontare un viaggio comunque impegnativo. La accompagnava un uomo che, con un fare da autista, la fece scendere dall'auto andando ad

aprirgli lo sportello del sedile posteriore dove sedeva e l'aiutò a scaricare i bagagli accompagnandola fino all'interno della sala VIP.

Silva era impaziente di partire. Svolte velocemente le operazioni doganali (si fa per dire!) e di accettazione al check-point loro riservato, i tre furono portati con la navetta dell'aeroporto fin sotto la scaletta dell'Hawker e si imbarcarono. Il tempo di chiudere il portellone, rullare sulla pista e lanciarsi nella rincorsa per il decollo: in un attimo l'Hawker aveva iniziato la salita verso la quota di crociera, direzione Vnukovo, uno degli aeroporti di Mosca, dove tenendo conto della velocità di crociera e del fuso orario sarebbe atterrato circa cinque ore più tardi.

Dalla torre di controllo di Ciampino i controllori di volo seguivano la traccia dell'Hawker sul radar: entro venti minuti dal decollo il controllo del volo sarebbe passato sul radar di Bologna e così via, con agganci successivi da un radar all'altro, fino all'atterraggio in territorio russo.

Questa era la prassi a cui tutti i controllori di volo erano addestrati e abituati, secondo le regole di controllo stabilite dall'organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). I piloti, a loro volta, hanno l'obbligo di conformarsi alle autorizzazioni e alle istruzioni dei controllori di volo quando si trovano all'interno di uno spazio aereo controllato. Il Controllo del Traffico Aereo, infatti, si divide in due grandi categorie: "Controllo d'area" e "Controllo di torre e avvicinamento." Il controllo d'area guida e assiste la navigazione degli aeromobili nella fase di crociera, normalmente ad alta quota; il controllo di torre e avvicinamento, invece, comprende la gestione del traffico (aeromobili e veicoli) sull'area di manovra di un

aeroporto e degli aeromobili in volo nelle immediate vicinanze di esso, in genere entro un raggio che si può estendere fino a 30 miglia nautiche (56 km) dall'aeroporto in senso orizzontale e fino a 10.000 piedi (circa 3.050 m) in senso verticale.

Quel mattino all'aggancio dell'Hawker sul radar di Bologna non si giunse mai: improvvisamente la traccia sul monitor del radar di Ciampino scomparve, senza un preavviso e senza una comunicazione del pilota dell'Hawker; l'aereo era scomparso come se avesse attraversato il triangolo delle Bermuda. All'iniziale stupore del controllore di volo, si aggiunse la perplessità prima e la costernazione poi di tutto il personale in torre di controllo a Ciampino. I sottocapi chiamarono i capi, i capi chiamarono i super capi, tramestio su e giù per le scale della torre, telefonate convulse con la torre di controllo dell'aeroporto di Bologna. Un'ora più tardi già si riuniva la commissione di vigilanza per analizzare l'accaduto e organizzare le ricerche. C'erano tutti, dai responsabili delle torre di controllo, ai capi della direzione centrale dell'Enav, la società di stato preposta fra l'altro al controllo del traffico aereo, la protezione civile, ed altri, che nella vita altro non fanno che passare da una riunione all'altra, talvolta nemmeno sapendo di cosa si parla.

Fu data subito esecuzione a un piano di ricerche inviando dall'aeroporto dell'Urbe, situato a nord di Roma e attrezzato per far fronte a dette emergenze, due elicotteri da ricognizione affinché partendo dall'ultima rilevazione radar dell'Hawker e allargandosi sul territorio per cerchi concentrici cercassero il punto dove si pensava l'aereo avesse impattato con il terreno: perché al momento l'ipotesi più immediata e plausibile era che l'aereo fosse caduto, certo per cause