

# IL MITO DEGLI AERONAUTI

Le imprese dei pionieri del volo eccitavano la penna dei cronisti e la fantasia degli illustratori

di Sandro Fusina

Per celebrare l'apertura della seconda galleria del traforo del Sempione, nel settembre del 1910 il cielo di Milano si riempì di monopiani e di biplani e le edicole si copirono di manifesti con aeroplani in volo. Dal 24 settembre al 3 ottobre si tenne il Circuito aereo internazionale. Lo annunciava un manifesto disegnato dal pittore Aldo Mazza in cui un leggero monoplano di legno e tela, dalla struttura e dalle forme che ricordano quelle dell'aquilone, volteggiava intorno alla guglia centrale del Duomo di Milano mentre la Madonnina reggeva un gran pavese delle bandiere delle nazioni che partecipavano alla manifestazione. Con lo stesso tema del corteggiamento della guglia da parte dell'aeroplano, Robert Delaunay stravolgeva a Parigi il punto di vista in pittura. Per la prima volta il mondo veniva rappresentato visto dall'alto, da una postazione sospesa nell'aria e in movimento, circolare per giunta.

Solo un anno prima Blériot aveva sorvolato la Manica, solo cinque anni prima i fratelli Wright avevano messo a punto un vero aeroplano, una macchina volante più pesante dell'aria. L'uomo già volava da più di un secolo. Per un secolo i palloni avevano servito in pace e in guerra, avevano prestato la loro sagoma a innumerevoli oggetti, dalle sedie alle tabacchiere, erano stati motivo di paure e di sogni letterari, si erano lentamente evoluti, avevano promosso lo studio dei gas, avevano favorito le tecnologie dei materiali necessari per rendere il volo più rapido e più sicuro. Ma tutto quel secolo era stato il secolo del ferro, il secolo dell'industria pesante, il secolo della ferrovia. Per far correre di più le grandi locomotive spinte ormai dall'elettricità si erano costruite grandi dighe e turbine poderose, si erano posati binari per migliaia e migliaia di chilometri in tutto il mondo, si erano forate per chilometri le montagne.

Ma il ferro era anche il materiale che serviva per costruire strutture leggere, aeree, come i ponti che l'ingegnere Eiffel andava gettando su fiumi e gole di montagne, per innalzare quegli edifici in ferro e vetro che discendevano tutti dal Crystal Palace di Londra, il quale a sua volta era figlio delle grandi serre. A colpire l'immaginazione del pubblico erano le grandi strutture aeree in ferro come la Tour Eiffel di Parigi o la grande ruota panoramica dell'ingegner Ferris a Chicago.

Ma nelle illustrazioni di certi libri francesi già svolazzavano per l'aria leggiadri

aeromobili più pesanti dell'aria. In un libro intitolato "Le vingtième siècle. La vie électrique", per esempio, Albert Robida disegnava curiose vedute di città. Per avere sollievo dallo smog che ingrigiva le città (Londra, la grande metropoli dell'epoca, era insieme un paradigma e una profezia inquietante) una coppia di borghesi in abiti fin-de-siècle si rifugiava a godere la frescura della sera su un'ardita terrazza neogotica e neo rococò insieme (si era in pieno eclettismo) sospesa a chissà quante centinaia di metri sulla città. Era una specie di piattaforma della Tour Eiffel, ma domestica, privata, e più confortevole, coquette addirittura, con poltrone da giardino e piante in vaso, sorretta nel vuoto da esili mensole di ferro battuto. Da un curioso velivolo sospeso sopra la terrazza una signo-

*A inizio Novecento i raduni aerei divennero un'attrazione in giro per l'Europa. Lo spettacolare "rally" di Milano*

ra si sporgeva a salutare. Se Albert Robida è elencato tra i precursori della fantascienza non è certo per questo strano aereo. Eppure i suoi aeromobili ricordano un po' l'aereo che nel manifesto di Mazza vola attorno alla guglia centrale del Duomo di Milano. L'aereo è un Antoinette. È una creazione cioè della omonima società francese che produce anche motori per automobili e per elicotteri, fin dal 1906, e che così si chiama dal nome della figlia di uno dei proprietari (Jules Gastambide). Come gli aeromobili di Robida ha l'aspetto fantastico degli aquiloni che negli stessi anni grandi e piccini affidano al vento. Un aereo così oggi non sembra neppure vero. Sembra impossibile che ci fossero dei giovanotti, e anche qualche signorina, così spericolati da affidare per amore di sport la propria vita a simili trabiccoli. Il capitolo dedicato alla passione dei raduni aerei di "Manifesti aerei", l'album che Gérard Hartmann e Françoise Leloup-Perier hanno pubblicato presso la Jaca Book, documenta invece, con la riproduzione in grande formato dei manifesti dell'epoca, che quelle manifestazioni sportive erano molto frequenti in giro per l'Europa e, naturalmente molto apprezzate dal pubblico. Uno dei motivi ricorrenti è la silhouette di spalle di una signora con grande cappello che sventola un fazzoletto o una sciarpa in direzione degli arditi aeronauti. Ma nel manifesto della settimana d'aviazione di Anversa (23 ottobre-2 novembre 1909) la bella ammiratrice e una sirena affiorata

tra le tife di un acquitrino. Ma le spire della sua coda si confondono con le volute del cartiglio e più che una sirena la bella sembra un esemplare femminile della specie umana eccitata dalla prodezze degli aeronauti. Gran malizia dei maestri cartellonisti d'antan, ai quali la figura nuda e cruda era vietata.

Nel manifesto di Mazza non c'è nessuno, né signora né sirena, che saluta l'Antoinette che fa le sue acrobazie attorno alla Madonnina. Qualcuno sostiene però che al raduno, tenuto a Milano dal 24 settembre al 3 ottobre 1910, non partecipò alcun aereo Antoinette. Se il pittore Aldo Mazza mise un Antoinette proprio in primo piano davanti alla guglia centrale del Duomo fu per una "sua scelta estetica". La scelta estetica fu condivisa da un altro pittore cartellonista italiano, Plinio Codognato (futuro autore di una celebre copertina di partito musicale in cui un centauro nerboruto scavalca il Lingotto di Torino innalzando a braccio teso una Fiat 509). In due distinte cartoline per la stessa manifestazione (cfr. Mario Sturani, "Cartoline. L'arte alla prova della cartolina", Barbieri) fece ronzare intorno a un'allegoria femminile della montagna e all'allegoria del lavoro umano che spiana le montagne, proprio un Antoinette. Cartoline e manifesti vengono di solito stampati prima delle manifestazioni. Mazza e Codognato potevano benissimo presumere che a Milano arrivasse un Antoinette che poi per una ragione o l'altra non sarebbe arrivato, oppure l'Antoinette avrebbero potuto sceglierlo semplicemente per le sue forme fantastiche di aquilone, che ricordavano i fantasiosi mezzi volanti Art nouveau che solcavano le tavole di Robida.

Altri aerei attesi non erano arrivati. Come raccontano gli autori di "Manifesti aerei", nella nutrita serie di manifestazioni che si tennero tra il 1909 e il 1915 il raduno di Milano fu molto particolare: "Il raduno aereo internazionale di Milano è il primo del suo genere. Per la sua difficoltà si apparenta più a un rally che a un raduno aereo. Un premio speciale è messo in palio dal Comitato d'aviazione milanese per il pilota che riesca a sorvolare le Alpi, passando sul Sempione, a un'altezza minima di 2.100 metri". Il percorso del rally partiva da Briga e scavalcava le Alpi per scendere a Domodossola e proseguire per Milano. Briga, Sempione, Domodossola: il raduno di Milano ricordava la traversata delle Alpi in mongolfiera avvenuto quattro anni prima in concomitanza con l'Esposizione universale del 1906 che celebrava l'inaugurazione del tunnel ferroviario del Sempione, opera allora colossale, frutto della collaborazione di capitali italiani e

svizzeri (i capitali erano in verità perlopiù svizzeri, l'Italia aveva contratto con la Repubblica federale elvetica un debito ingente). Nell'aprile del 1906, se la circolazione ferroviaria tra Briga e Domodossola poteva iniziare, i lavori non erano davvero conclusi, ma proseguivano nella seconda galleria. Quattro anni e mezzo dopo, il raduno di Milano del settembre del 1910 festeggiava appunto la fine dei lavori. Per l'occasione veniva inaugurato l'aerodromo alla cascina Taliedo, tra il prolungamento di corso XXII marzo e la strada paulesse (oggi via Mecenate).

Coscienziosamente Hartmann e Leloup-Perier ricordano i nomi di alcuni dei piloti presenti. Vince il premio per la velocità Bartolomeo Cattaneo, di Grosio in Valtellina, brevetto italiano numero uno e già assistente di Blériot nella storica traversata della Manica. Gli iscritti in totale furono ventisei, di cui diciassette francesi, gli italiani quattro o sei a seconda delle fonti. Fra loro c'è il bel Germano Ruggerone di Treccate, in provincia di Novara. E' soprannominato Eros, ha vinto gare in bicicletta, ha raggiunto, senza assistenza, in macchina San Pietroburgo, è arrivato secondo nel rally San Pietroburgo-Mosca. A Milano non vincerà nessuna gara, ma sarà il primo a girare in aereo attorno alla Madonnina, seguito dallo sguardo trepido di un pubblico internazionale di signore. "Portate da superbi equipaggi, da automobili di ogni marca e di tutte le capacità, si succedevano le più cospicue signore della nostra alta società venute da ogni dove. Tutte la *fi-ne fleur* di Milano, di Genova, di Venezia, di Firenze, di Roma, di Palermo, di Torino, di Mantova, di Piacenza. Persino di Parigi, di Londra, di Nizza, di Berlino era rappresentata all'aeroporto di Taliedo", racconta una cronista mondana. Senza divisa e scia-boletta d'ordinanza, in abito da pomeriggio, il sovrano in persona, abbandonate per un'oretta le adorate monete, compare a Taliedo.

Ma quello di Milano non è un raduno aereo come gli altri. E' prevista una gara mai tentata e molto rischiosa. Si tratta di scavalcare le Alpi a una quota di 2.100 metri, essendo il passo del Sempione alto 2.005 metri. Se pur contestato da un americano, il record mondiale di altitudine era detenuto fino a poche settimane prima dal nostro Bartolomeo Cattaneo che ha raggiunto sul suo Blériot i 1.800 metri. Gli aerei, partiti da Briga, all'imbocco svizzero della galleria del Sempione, dovranno scavalcare il passo e atterrare a Domodossola e di lì ripartire per Milano, passando da Stresa e da Varese.

Quando Geo Chavez decolla da Briga con un altro Blériot XI nessuno è ancora

riuscito a sorvolare il passo. Chávez è nato a Parigi ventitré anni prima. Ma è figlio di un banchiere peruviano che si era trasferito in Francia per evitare i disagi della guerra chiamata del Pacifico o del salnitro tra il suo paese e il Cile. Geo è un idolo dei raduni automobilistici e aerei. Nella gara parte favorito. Due settimane prima, a Issy, ha conquistato il record del mondo di altezza, arrivando a 2.652 metri. Da Briga, che già si trova a mille e rotti metri di altezza, non deve essere difficile per lui superare il passo. Un primo tentativo va male. Una turbolenza inaspettata lo costringe a tornare a Briga. Qualche giorno dopo ritenta e ce la fa. Ad attenderlo a Domodossola c'è un folto pubblico, arrivato in auto o con il treno del Sempione. Il Corriere della Sera ha inviato il suo uomo più avventuroso e più sportivo, quel Luigi Barzini che ha documentato la guerra russo-giapponese e con il principe Scipione Borghese ha portato a termine il terribile raid Pechino-Parigi organizzato dalla Citroën. Sarà lui a scrivere che a venti metri dal suolo le ali dell'aereo dello stesso modello con cui Blériot aveva attraversato la Manica si ripiegarono "come ali di libellula".

L'aereo si schiantò al suolo, Geo Chávez fu ricoverato all'ospedale di Domodossola dove tre giorni dopo esalò l'ultimo respiro, forse pronunciando la celebre frase "Arriba, arriba", tradotta sui giornali italiani "più in alto, più in alto".

Il raduno di Milano non trascorse liscio anche per altri piloti. Unico tra quelli pubblicati nel nostro libro, il manifesto del Circuito aereo internazionale di Milano è ricoperto nella metà superiore da una scrittura fitta in stampatello. Dice, tra l'altro: "Curiosa coincidenza. L'apparecchio in primo piano è il mio Antoinette. L'apparecchio in alto a destra rappresenta il biplano di Dickson". Tutto il testo, ricco di errori di ortografia ("Ho scritto il testo con molta fatica perché ho 88 anni e ho ottenuto il diploma nel 1899 copiando da un compagno di banco), datato e firmato da René Thomas, detto Trompemort (ingannamorte), racconta la storia di un terribile incidente al quale, con il naso per aria, assistettero le signore che da Parigi, Piacenza eccetera erano accorse a vedere le prodezze dei novelli Icaro, come volentieri e infelicemente i cronisti del tempo definivano i pionieri del volo, considerato che l'impresa di Icaro non era stata fortunata quanto spericolata. Ma i cronisti del tempo, in questo diversi da noi cronisti d'oggi, godevano molto quando potevano dolersi per iscritto per una vistosa disgrazia. Ricorda il vecchio Thomas: "Ero al comando d'un aereo Antoinette ot-

to cilindri e concorrevo per la prova di totalizzazione delle distanze. Da circa due ore giravo accumulando i chilometri. La vittoria sembrava alla mia portata. Del resto ero in testa dalla prove precedenti. Il 24 settembre avevo totalizzato 124 chilometri. Il 29, giorno della visita del re d'Italia, avevo coperto 112 chilometri davanti a una folla record. Il primo ottobre volavo a una velocità di 125 chilometri quando gli spettatori videro il biplano Bristol di Dickson, che oltretutto non partecipava alla gara, arrivare dalla parte opposta alla stessa altezza e nella stessa traiettoria del mio Antoinette come se li unisse una retta invisibile. A un certo punto Bertram Dickson dovette rendersi conto del pericolo se cercò di sollevarsi, ma la manovra fu fatale. Vidi l'elica del mio aereo andare in pezzi". Gli ottantotto anni, il diploma ottenuto copiando e l'emozione del ricordo compromettono la chiarezza del racconto. La folla urlò vedendo gli aerei precipitare incastrati. In prossimità del suolo Thomas saltò sull'erba tenendosi la testa tra le mani. Fu soccorso, ma non aveva niente di grave. Ma per liberare Dickson dai rottami ci volle più di un quarto d'ora. Morì al-

*Germano Ruggerone fu il primo a volteggiare attorno alla Madonnina, sotto lo sguardo trepido del pubblico femminile*

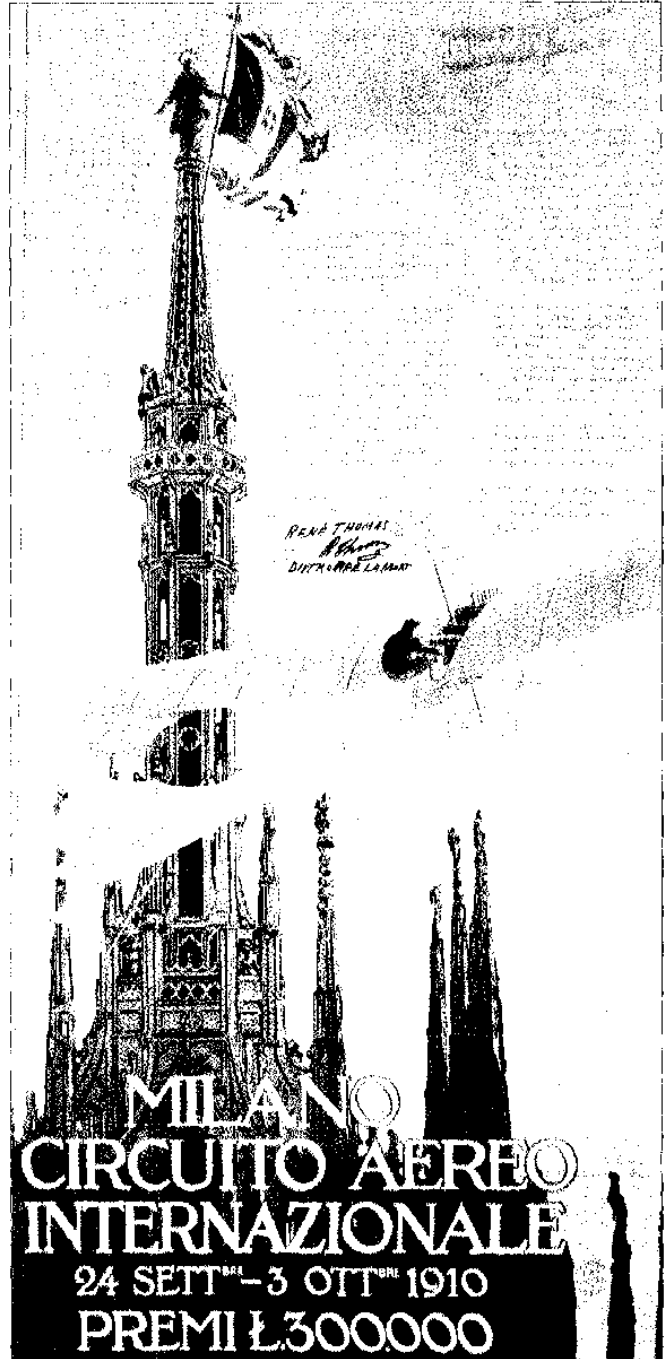
l'ospedale senza riprendere conoscenza, sostiene Thomas. In realtà Dickson morì tre anni dopo, senza però essersi mai ripreso del tutto. L'anno dopo la sua morte, nel 1914, Thomas vinceva la prima edizione della grande corsa automobilistica di Indianapolis.

Come testimoniano i manifesti del nostro libro, non furono gli incidenti di Milano a mettere fine ai raduni aerei. Negli anni anzi divennero più spettacolari, mano a mano che la tecnica di costruzione dei velivoli e dei motori si perfezionava. Con il 1915 i manifesti però si interrompono. Aerei e aviatori hanno un nuovo daffare sui campi di battaglia. Riprendono con intenzioni, concezione e grafica nuove dopo la guerra. Sono ancora, frequenti, i raduni sportivi e gli spettacoli aerei, ma mentre l'Art déco si afferma come stile internazionale, i manifesti cominciano a proporre l'aereo come mezzo di trasporto di massa. Nessun'altra attività umana ispira gli artisti come il volo.

Gérard Hartmann e Françoise Leloup-Perier, "Manifesti aerei", Jaca Book, 184 pagine, 183 illustrazioni perlopiù a piena pagina e talvolta a doppia pagina, 75 euro.



Alcuni cartelloni pubblicitari d'epoca tratti dal volume "Manifesti aerei" (Jaca Book)





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.