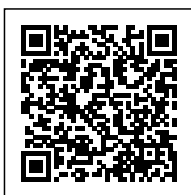


AVIATORI DA COPERTINA. DALLA TECNICA AL MITO DEL VOLO

Posted on 19 Aprile 2018 by Storia e Futuro



Categories: [Articoli](#), [Numero 46 - Articoli](#), [Numero 46 - Marzo 2018](#), [Primo piano](#)



di Fabio Caffarena

Abstract

Aviatori da copertina. Dalla tecnica al mito del volo

L'Italia iniziò la guerra nel 1915 con poche dozzine di aerei e piloti, ma durante il conflitto il crescente sviluppo di armi aeree portò alla costruzione di circa 12.000 aerei e alla formazione di 7.700 aviatori. L'ingente produzione di aerei, la selezione scientifica e l'addestramento di massa degli aviatori sono simboli della modernità della guerra. Molti agricoltori, falegnami e operai lasciarono le trincee per diventare aviatori, guidati da motivazioni molto diverse: questo intervento intende ricostruire la loro particolare esperienza di guerra, che fu anche un'inedita esperienza mediatica.

Abstract English

Cover aviators. From technique to myth of flight

Italy began the war in 1915 with a few dozen planes and pilots, but during the war the growing aerial weapon development led to the construction of about 12.000 aircrafts and the training of 7.700 airmen. The largest aircraft production, and the scientific selection and mass training of the crews were manifestations of war modernity. Many farmers, carpenters, and workers left the trenches to become aviators, driven by very different motivations: this intervention intends to reconstruct their particular war and mediatic experience story

Da sportsman a soldato

Un posto di rilievo nell'immaginario del Novecento è occupato dal volo (Wohl 1994; Ferrari 2004): la figura dell'aviatore, la sua complessa metamorfosi da sportsman civile ad asso militare sancita dal Primo conflitto mondiale è di estremo interesse per cercare di capire - dal microcosmo esperienziale aeronautico - alcune trasformazioni socio-culturali e del mondo mentale indotte dal conflitto, in particolare riguardo la percezione della modernità bellica, le sue rappresentazioni e i suoi miti.

Tre immagini che ritraggono un testimone d'eccezione della cultura e dell'epopea aviatoria nazionale, Gabriele D'Annunzio, aiutano a percepire tali mutazioni:

1) *L'illustrazione italiana* pubblica il 19 settembre 1909 la fotografia del battesimo del volo del quarantaseienne poeta, avvenuto pochi giorni prima al Circuito aereo di Brescia (Demetz 2004). Per Franz Kafka, presente alla manifestazione, D'Annunzio appare "piccolo e debole", un omino che

“sgambetta apparentemente timido”. Kafka, pur ammirato per le esibizioni, descrive con disincanto nei suoi diari l’atmosfera quasi circense del campo di volo bresciano, paragonato ad un accampamento di girovaghi (Kafka 1991, p. 23). Pochi giorni prima Luigi Barzini, nel *Corriere della Sera* del 13 settembre 1909, aveva invece descritto D’Annunzio “sfavillante di entusiasmo” per l’esperienza “divina” e “inesprimibile” appena vissuta. Esperienza che troverà traduzione letteraria nel romanzo *Forse che sì forse che no* pubblicato nel 1910 dall’editore milanese Treves.



“L’Illustrazione Italiana” (19 settembre 1909). Glenn Curtiss e Gabriele D’Annunzio al Circuito aereo di Brescia

2) La seconda immagine ritrae D’Annunzio con il capitano Ermanno Beltramo a bordo del biplano Farman MF 534 in occasione del volo su Trento. È il 20 settembre 1915. L’atmosfera aviatoria pionieristica convive con il nuovo contesto marziale e il poeta sembra non ancora pienamente a proprio agio su una macchina volante, peraltro concettualmente non così lontana da quella in legno, tiranti e tela provata a Brescia sei anni prima.



Archivio privato Luigino Caliaro,

D'Annunzio e il capitano Beltramo a bordo del Farman M.F. 534 (Asiago, 20 settembre 1915). Particolare

3) La fotografia comparsa su *L'illustrazione italiana* il 18 agosto 1918 immortalava infine D'Annunzio a bordo dello SVA biposto allestito per consentirgli di partecipare al raid su Vienna (Alegi 1993). Il pilota, nel posto posteriore, è Natale Palli. Non si tratta verosimilmente di uno scatto casuale, di un'istantanea del rullaggio sul campo di San Pelagio (Padova) il 9 agosto 1918, ma di una studiata messa in posa: l'atteggiamento ieratico è amplificato dai mezzi busti che spuntano dall'abitacolo avvolgente ed accentuano la perfetta simbiosi fra uomo e macchina. Il "velivolo" - termine coniato proprio da D'Annunzio - è ormai una macchina tecnologicamente avanzata, con forme raffinate e aerodinamiche. La luce, che illumina il cofano-motore e l'ala superiore dell'aereo, riflettendosi sulla testa calva del poeta-aviatore crea un effetto metallico, come di un elmo, che insieme alla prospettiva di scatto dal basso verso l'alto accentua la solennità del momento.



"L'illustrazione Italiana" (18 agosto 1918).
D'Annunzio e il capitano Palli in partenza per Vienna

Sono passati nove anni tra il primo ed il terzo scatto fotografico, appena tre tra il secondo e il terzo, ma in realtà è trascorsa un'epoca: la Grande Guerra scoppiata nel 1914, per l'Italia nel 1915, ha inaugurato il *Secolo breve* (Hobsbawm 1994) anche in ambito aeronautico, accelerando esponenzialmente la tecnologia delle macchine volanti, l'impiego strategico, imponendo appositi iter addestrativi e amplificando l'immaginario legato al volo e agli aviatori. Una curiosità: fino al 1914 vennero stampate in Francia, Italia, Germania e Inghilterra decine di migliaia di cartoline illustrate dedicate all'aeronautica, a riprova dell'interesse popolare suscitato da tale mondo e da suoi protagonisti. In Francia, prima della guerra, ne vennero prodotte circa 23.000 ed anche in Italia furono realizzate numerose varianti, non ancora completamente censite (Sclerandi 1985, p. 3). Il volo offrì paradossalmente uno spazio democratico di condivisione interclassista e di genere: anche le donne ebbero infatti precocemente accesso al mondo del volo - la francese Elise Deroche fu la prima ad ottenere il brevetto di pilota l'8 marzo 1910 - conquistando *l'altra metà del cielo* (Emiliani, Varriale,

Antonellini, 2011).

Anche la storia del taxista genovese **Ciro Cirri** appare emblematica: affascinato dalle macchine volanti, affidò la sua vettura ad un collaboratore per dedicarsi alla costruzione di un aereo nello scantinato di casa e non è azzardato ipotizzare che abbia potuto trovare i pezzi necessari con inattesa facilità. Nell'ottobre 1909, tra gli articoli del listino riservato ai soci della *Cooperativa automobilisti italiani* di Milano, erano infatti compresi sete per palloni, pattini, eliche speciali, corde d'acciaio e altri accessori aeronautici. Il catalogo comparve tra le pagine della rivista *Motori, cicli & sport*. Cirri iniziò così la carriera di sportsman dell'aria e dopo aver ottenuto il brevetto presso la scuola di Cameri (Novara) si cimentò in diversi voli, prima di perdere la vita il 28 maggio 1911 durante le giornate dell'aviazione di Voghera a causa di un'un'avarìa al suo Blériot.

La storia di Cirri assomiglia un po' a quella, ironica, raccontata nel cortometraggio muto *Robinet aviatore* diretto nel 1911 da Luigi Maggi: l'eccentrico protagonista, interpretato da Marcel Fabre, dopo aver assistito ad un'esibizione aerea decise di progettare e costruire una macchina volante con le fattezze di un grosso pesce che, una volta in aria, causò non pochi danni e il volo si concluse con uno schianto e l'arresto del pilota. "Miei cari amici - scriverò malconco dalla cella l'improvvisato aviatore - ho fatto un viaggio formidabile senza il minimo incidente. Sono arrivato in piena forma in un posto tranquillo"¹.

È lecito ipotizzare che il goffo volo di Robinet rappresentasse una dissacrante parodia della modernità e dei tentativi di volo compiuti talvolta con macchine improbabili, in un periodo in cui le manifestazioni aeronautiche erano frequenti e molto apprezzati dal pubblico: vi partecipavano eleganti gentiluomini e giovani sportivi la cui parabola, spesso decadente o esiziale alla prova della Grande Guerra, evidenzierà in modo paradigmatico la fine della *Belle époque* aeronautica.



Cartolina celebrativa del Raid Parigi-Roma-Torino (1911)

Tra questi personaggi, protagonista di molte competizioni aeree, Romolo Manissero, nato a Pocapaglia (Cuneo) nel 1882 in una famiglia della borghesia imprenditoriale. Dopo aver assistito ad un'esibizione a Milano, nel 1910 si recò in Francia alla scuola di Louis Blériot e, ottenuto il brevetto, nel 1911 prese

parte alla guerra italo-turca nella flottiglia di aviatori civili costituita su iniziativa della *Stampa Sportiva* di Torino e organizzata dal capitano Carlo Montù.



Cartolina dedicata alla Flottiglia degli aviatori volontari in Cirenaica

Proprio il conflitto in Libia del 1911-1912, dove l'Italia impiegò per la prima volta l'aereo in un contesto bellico, rappresenta lo snodo fondamentale per capire l'evoluzione dello status e dell'immagine dell'aviatore, la transizione dalla dimensione civile (sportiva e dandy) a quella militare, non senza contaminazioni che costituiranno la peculiare alchimia patriottico-sportiva dell'aviazione e degli aviatori durante la Grande Guerra (Di Martino 2013). A tale scopo erano disponibili gli elementi catalizzatori, il lessico mitopoietico proveniente dalla tradizione letteraria, dalla stampa, ma anche il linguaggio ben più razionale e pragmatico della cultura militare incarnata da Giulio Douhet (Lehmann 2013).

In un articolo di Collaltino Rambaldo di Collalto apparso il 5 dicembre 1910 su "L'aviatore italiano", organo di stampa ufficiale della *Società Aeronautica Italiana*, così viene descritto Giulio Gavotti, neo-aviatore futuro protagonista di circuiti aerei civili e tra i primi piloti militari operativi in Libia:

Il 17 novembre il sottotenente Giulio Gavotti ha preso a Centocelle il brevetto di pilota aviatore [...] ma non v'era in realtà bisogno di quelle prove: [...] non si può non riconoscere la tempra perfetta di volatore posseduta dal Gavotti, che va divenendo col Savoia uno dei piloti più provetti di Europa. Ho già accennato altre volte al valore del giovane ufficiale, il quale sembra formare una cosa sola con la macchina che dirige; ma bisogna vederlo volare per persuadersi di aver a che fare con un vero aviatore. Con una casacca di incerata nera e un cappello a larghe falde - che ora sostituisce con una spessa cuffia di cuoio - egli sale agilmente sull'apparecchio, scorre per qualche metro sul terreno e si innalza a poco a poco fino a divenire quasi invisibile, compiendo giri vastissimi; poi toglie l'accensione al motore, e cade quasi a piombo, per raddrizzarsi a breve distanza dal suolo e scivolare lieve sul prato. Forse in questi voli pianeggianti è un po' temerario e non dovrebbe abusare così della sua abilità (p.7).

Tra le righe dell'articolo emerge il *wattman*, l'uomo della macchina teorizzato ad inizio Novecento da Mario Morasso (Morasso 1903, 1905). Seppur molto meno note delle liriche aeree di D'Annunzio (Caffarena 2012), anche i versi de *La Vergine e il falco* pubblicati da Ada Negri nel gennaio 1912 su "La Lettura" proprio in occasione della guerra italo-turca ben sintetizzano la fusione tra carne e congegno meccanico, tra le virtù sacrificali dell'eroe in guerra per la Patria ("Io voglio te, che armi la tua sorte per guerra, e il sole di sfidar sei degno; e più t'avanzi se più eccelso è il segno, e ti spingi più alto della morte") e la voluttuosità superomistica ("eri un uomo ed eri un Dio" / "ma se tu con teso rostro su me piombassi per ghermirmi, e via mi rapissi al volo"):

*Falco, io ti vidi fendere il sereno.
Nel tuo rombo pulsava il tuo coraggio.
Fra gli artigli portavi il vento e il raggio.
Cielo e terra di te tutto eri pieno.
Tagliavi l'aria come una saetta:
eri un'ala, eri un uomo ed eri un Dio.
Il gran prodigio sfolgorar vid'io
Tre volte e tre, dell'infinito in vetta:
e m'abbattei come s'abbatte un ramo
a terra, e risi con riversa gola,
e piansi; a te gettando la parola
che mai non dissi ad uom vivente: lo t'amo.
Non chieggiò, no, se fino al sol t'involi,
e la nube ferisci e d'omi il vento,
con qual magia foggisti lo strumento
che ti rapisce negli azzurri voli:
carne della tua carne esso è per me,
alla vibrante tua sostanza misto
siccome il sangue ai muscoli è commisto.
Non ti conobbi fino ad ora, o re
dell'aria; ma se tu con teso rostro
su me piombassi per ghermirmi, e via
mi rapissi al volo, e per magia
d'ali e d'amore il cielo fosse nostro,
ecco, io son pronta; io ti sarò la bianca
preda che tutta s'abbandona, e al vampo
del vorticoso ardor non prega scampo,
fino a che per delizia il cor le manca;
come sien fresche le mie labbra, e come
sien le mie braccia floride e tenaci*

*sapresti, o Falco che t'inebri ai baci
del vento, e ignori il fior delle mie chiome.
Purità m'è compagna; e rassomiglio
nel mio candore a un'erma d'alabastro:
niuno ancora disciolse il roseo nastro
che al mattin fra le trecce m'attorciglio.
Ho l'aroma del fieno, che la falce
divelse a pena, e il sol penètra; e diaccio
specchio m'è la sorgente a cui m'affaccio,
pari a una rama pendula di salce.
Uomini adusti dall'odor ferino
mi soffiaron sul volto, avidi, folli,
il desiderio a vampe. - E io non volli:
ma commisi a me stessa il mio destino.
Non io, non io de' lor traffici oscuri
viver sofferesi, piccoletta serva,
con basse ciglia ed anima proterva
filando il lino entro i lor vecchi muri:
non io le grigie e le tortuose scale
di lor case salii, dove s'affloscia
gioventù, senza gaudio e senza angoscia,
su spessa coltre e torpido guanciaie.
Io voglio te, che armi la tua sorte
per guerra, e il sole di sfidar sei degno;
e più t'avanzi se più eccelso è il segno
e ti spingi più alto della morte,
ove l'umana essenza si trasmuta
in luce, in astro, in elemento eterno.
Voglio te, per seguirti in tuo superno
volo, e, se cadi, nella tua caduta;
e questa sia vertiginosa, come
il fiammeggiar d'un bòlide nel cielo;
e a me avvinto tu dorma, entro il mio velo,
e t'inghirlandin le mie sparse chiome (pp.18-19).*

A tale enfasi si contrappone la razionale visione di Douhet, che nella prolusione al corso preparatorio di aviazione pronunciata a Torino il 29 gennaio 1913 stigmatizza l' "inutile audacia e la sciocca baldanza" di numerosi aviatori militari:

Voi, che qui veniste d'ogni parte d'Italia, attratti dalla nuova voluttà del volo, ricordate: per voi il volo non deve essere che un semplice mezzo per compiere un'azione di guerra. Ricordate, e mai vi tenti la inutile audacia e la sciocca baldanza: mai il volo per il volo; sempre, costantemente il volo per l'azione, l'azione per la guerra.

Sia la vostra mente puntata allo scopo come mira al segno, mai distratta e mai distolta; soli nell'aria, fra il cielo che slontana e la terra che svapora, soli sarete, senza plauso di turbe e senza grido di folle, soli sarete col vostro inflessibile dovere di soldati, e, nella solitudine immota, tempererete l'animo per le prove più rudi [...] Ricordate: Noi, qui, tutto vi domanderemo: la suprema audacia e la somma prudenza, il fine intelletto e la vasta cultura, ogni attimo della vita e ogni pensiero della mente, e tutto voi dovrete dare, tutto di voi, coll'animo sereno e la letizia in cuore.

L'arma nostra, così giovane e così bella, ha bisogno di essere amata per sé stessa con tutta la foga dei vostri cuori giovanili, con tutta la fede delle vostre anime piene di fresco entusiasmo, come una superna creatura ideale, per se stessa, senza speranza di compensi.

Dinanzi a voi si apre una lunga via coperta più di spine che di rose; lungo è il cammino che dovete percorrere per raggiungere la meta ambita: l'aquila dalla corona reale non si posa che sul braccio degli uomini forti (Curami, Rochat 1993, pp. 249-251).

Altre circolari gettano luce sulle difficoltà di contenere l'esuberanza degli allievi piloti, compito non certo agevolato dalla stampa, incline secondo l'ufficiale a considerare il volo militare al pari di un'attività sportiva. Douhet temeva il narcisismo generato nel personale dall'attenzione mediatica, considerato che alcuni aviatori si dimostravano troppo disinvolti nel concedere interviste, colpiti da un contagioso divismo. L'individualismo e l'"acrobatismo", considerate vere e proprie deformazioni professionali, potevano forse essere accettabili in ambito civile, ma erano ritenuti intollerabili fra i militari:

Oggi molti piloti di professione, virtuosi dell'aviazione, - scrive Douhet nella circolare del 25 novembre 1913 - si gettano nella luminosa via di Pegoud e di Chevillard, compiendo pericolose evoluzioni, che oltrepassano i comuni limiti della condotta di un aeroplano, diventando un vero e proprio acrobatismo aereo.

Questo Comando intende richiamare l'attenzione di tutti i dipendenti piloti su tale tendenza, che incomincia ad ingenerarsi anche fra i nostri ufficiali aviatori, che, spinti dall'entusiasmo giovanile e dal fascino di questo sport ardimentoso e seducente, si lasciano condurre a compiere, in volo, delle manovre altrettanto pericolose quanto inutili ai fini dell'aviazione militare.

I professionisti dell'aviazione sono arbitri della loro sorte e della loro vita e, d'altra parte, le

loro temerarie, ma non sterili esperienze, grandemente giovano ai progressi della tecnica dell'aviazione, soprattutto dal punto di vista sportivo.

Ciò non può dirsi però degli aviatori militari, la cui preziosa esistenza è, e deve essere consacrata alla patria e che, per conseguenza, non devono esporre a pericolo la vita, se non quando ciò sia per essere veramente utile. La pratica dell'aviazione presenta per se stessa già troppi pericoli e, d'altra parte, l'attività dei piloti militari può esplicarsi brillantemente, e con larga messe di allori in tanti rami della tecnica professionale dell'aviazione, perché essi debbano sentire il bisogno di abbandonarsi a degli esercizi inutilmente pericolosi (Curami, Rochat 1993, pp. 283-284).

Adolphe Célestin Pégoud, citato da Douhet in termini non proprio lusinghieri, rappresenta a ben vedere un anello di congiunzione, simbolico e reale, di due epoche - ed epiche - aviatorie (Le Diouron 2009): fu il primo occidentale a cimentarsi nell'acrobazia aerea e a compiere nel 1913 un *looping*, preceduto di pochi giorni dal pilota russo Pyotr Nesterov. Ad entrambi la guerra avrebbe riservato un destino nefasto: Nesterov cadrà in combattimento in seguito ad un'azione aerea nel 1914, un anno prima di Pégoud, colpito nei cieli della città francese di Belfort il 31 agosto 1915.



Massimo & Sonia Cirulli Archive di
New York, Achille Mauzan,
manifesto del film Combattimento
aereo (Itala Film, Torino, 1915), Off.
Grafiche G. Ricordi, Milano, 1915

Nesterof, Pégoud e in Italia Manissero, che durante la guerra prestò servizio presso la 1^a Squadriglia Idrovolanti di Desenzano senza particolare clamore, furono protagonisti di un'epopea letteralmente spazzata via dal conflitto. La meraviglia per il volo che avevano provato le migliaia di spettatori presenti alle prime manifestazioni aeree si trasferì nei cieli della guerra trasformandosi, adattandosi al drammatico contesto bellico e ai duelli aerei: ne sono prova i numerosissimi riferimenti nelle lettere e

nei diari dei combattenti terrestri ai duelli fra aeroplani, descritti come una sorta di spettacolo, seppur sinistro. Achille Mauzan, nel manifesto realizzato nel 1915 per il film *Combattimento aereo* prodotto dalla Itala Film di Torino, coglie perfettamente tale stupore, intriso di fascino e paura.

Diventare aviatore: selezione e addestramento

Nel maggio del 1915, alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, l'aviazione del Regio Esercito era ancora tutta da organizzare, potendo contare su appena un'ottantina di velivoli e su qualche decina di piloti, oltre ai pochi mezzi aerei in dotazione alla Regia Marina. Le forze armate italiane disponevano in gran parte di aerei francesi Blériot, Farman e Nieuport realizzati in modo semi-artigianale, lenti, ancora poco affidabili e inadeguati ad un intensivo uso bellico. All'epoca, le convinzioni di Giulio Douhet sull'importanza strategica della componente aerea nelle guerre moderne - maturate a partire dal 1910 e destinate a diventare nel dopoguerra la più avanzata teoria a livello internazionale sul potere aereo - non mutarono la sostanziale sfiducia dello Stato Maggiore riguardo le potenzialità operative dell'aeronautica, anche alla luce dei poco esaltanti risultati ottenuti dall'aviazione in Libia tra il 1911 e i 1912 durante la guerra italo-turca.

Tra il 1915 e il 1918 numerose industrie meccaniche italiane anche di piccole dimensioni, allettate dagli ingenti guadagni garantiti dalle realizzazioni aeronautiche (un aereo da caccia raggiunse il costo di 50/60.000 lire, un bombardiere trimotore Caproni 200/215.000 lire), contribuirono all'immenso sforzo produttivo che consentì la costruzione di circa 12.000 aerei militari di vario tipo (dai 382 aerei prodotti nel 1915 si arrivò ai 6.518 nel 1918).

Le officine specializzate, passate da sei a diciotto, assemblarono circa 24.000 motori, oltre 30.000 eliche, mentre il ramo delle riparazioni e della componentistica nacque praticamente da zero, dando vita a decine di imprese: basti pensare che nel 1918 l'industria fornì all'aviazione 264 cannoncini, 4.700 mitragliatrici (triplicando i pezzi forniti nel 1916 e 1917), 900 tonnellate di esplosivo per bombe, 500.000 proiettili per cannoncini e oltre cinque milioni di cartucce per mitragliatrici. Non si trattò in assoluto di grandi numeri considerando gli oltre 50.000 velivoli prodotti da Francia e Gran Bretagna e i 48.000 costruiti in Germania, ma lo sviluppo dell'industria aeronautica italiana fu notevole, soprattutto se lo si paragona agli appena 4.800 aeroplani prodotti dall'Austria-Ungheria tra il 1914 e il 1918 (Ferrari 1994).

Il conflitto attivò un'inarrestabile catena di montaggio di mezzi tecnologicamente sempre più raffinati e di aviatori arruolati in massa per far fronte al crescente fabbisogno dei reparti di volo (Gentilli, Varriale 1999) e ai nuovi compiti operativi delegati alla nascente arma aerea (Di Martino 2011): diventare aviatore rappresentò una concreta possibilità di fuga dalla follia del fronte, l'opportunità per molti soldati di non marcire nel fango delle trincee e di sfuggire all'alienazione della guerra moderna oltre che all'anonimato della morte di massa. L'entrata in guerra dell'Italia nel 1915 rese inevitabile la presenza dei militari di truppa tante altre persone provenienti da ceti popolari e mestieri umili (meccanici, autisti, macchinisti, ma anche contadini, pasticceri, sellai, decoratori, materassai,

pescatori, garzoni, formaggiai...) che durante la Grande Guerra formarono gli equipaggi dell'aviazione militare italiana. Si trattava in realtà di un'apertura già gradualmente avviata dall'ottobre 1913, quando venne istituito il primo corso di formazione per una cinquantina di piloti destinato esclusivamente a sottufficiali.

I fascicoli personali degli aviatori del Regio Esercito, custoditi presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare di Roma, costituiscono un prezioso giacimento di informazioni in grado di mettere a fuoco una componente essenziale della modernità bellica - l'aviazione militare - la cui portata non può essere limitata alla comparsa degli aeroplani sui campi di battaglia, ma va considerata anche attraverso il fattore umano. Tali carte dimostrano che i processi produttivi in serie non riguardarono solo gli aeroplani, ma inevitabilmente anche gli uomini che avrebbero dovuto portarli in volo: nel periodo bellico furono sottoposti a valutazione, sebbene i dati non siano certi, 15.000/20.000 candidati e selezionati 7.500 aviatori, di cui oltre 5.000 piloti (Alegi 2010). Il ruolo di osservatore fu riservato, tranne poche eccezioni, a ufficiali dotati di specifica preparazione, mentre quello di mitragliere venne ricoperto esclusivamente da soldati, graduati e sottufficiali. Se a bordo di un aeroplano osservatori e mitraglieri riproponevano una rigida divisione di classe, il ruolo di pilota fu invece affidato a personale alquanto eterogeneo per provenienza socio-culturale, consentendo in alcuni casi una vera e propria ascesa sociale (Caffarena 2010).

Nel 1916, in uno dei primi regolamenti organici del Battaglione Scuole Aviatori, venne sottolineata la necessità di un addestramento accurato e di prove teorico-pratiche molto serie, valutate con rigore, anche al fine di "salvaguardare il prestigio di chi le supera perfettamente". Il documento, pur nel suo carattere di testo normativo, sanciva quindi che diventare aviatore non prevedeva semplicemente l'acquisizione di specifiche capacità tecniche, ma configurava anche uno status, un'elevazione sociale e perfino morale. All'inizio del 1916 la percentuale di brevettati si fermava al 60% e l'entrata in vigore di tali norme non migliorò verosimilmente la situazione. In particolare, in base al regolamento, era necessario superare le seguenti prove:

Primo Brevetto

Per ottenere la nomina alla carica di «Allievo di scuola Piloti» l'aspirante Allievo Pilota dovrà:

1°) Dimostrare mediante esame orale, dinanzi ad apposita Commissione nominata dal comando del Battaglione Scuole, di avere le convenienti nozioni intorno alla tecnica dei velivoli, i motori a scoppio ed i vari materiali usati in aviazione ed i fenomeni atmosferici;

2°) Compiere pilotando un velivolo provvisto di motore di almeno 40 HP 2 voli, in ciascuno dei quali siano descritti 5 «Otto» consecutivi attorno a 2 piloni distanti fra di loro non più di 500 metri. La discesa e l'atterrimento saranno effettuati dopo di aver spento il motore all'altezza di almeno 100 metri ed in modo che il velivolo si arresti a distanza non maggiore di 50 metri da un punto predesignato;

3°) *Compiere pilotando un velivolo, provvisto di motore di almeno 80 HP un volo di durata non inferiore ai 45', raggiungendo la quota di 500 metri. La discesa sarà compiuta con volo pianeggiante a spirale dopo aver spento il motore all'altezza di almeno 300 metri e l'atterramento si eseguirà in modo che il velivolo si arresti a distanza non maggiore di 100 metri da un punto predesignato.*

Secondo Brevetto

Per ottenere la nomina alla carica di «Pilota di Aeroplani» l'Allievo Pilota dovrà:

1°) *Dimostrare mediante esame orale dinanzi ad apposita Commissione di avere complete nozioni intorno:*

a) ai regolamenti ed alle istruzioni sul servizio di aviazione (norme sul funzionamento tecnico e disciplinare delle Scuole e Squadriglie, trasporto e conservazione del materiale, telegrafia con alfabeto Morse);

b) alla tecnica dei velivoli in generale ed in particolare del velivolo e del motore impiegati dall'allievo, del loro funzionamento, composizione, scomposizione e messa a punto; all'uso della bussola e degli altri strumenti di bordo e della carta topografica in volo. L'allievo pilota, se Ufficiale, dovrà inoltre dar prova di avere le convenienti nozioni intorno:

alla mobilitazione del Battaglione Squadriglie Aviatori, alla gestione del materiale e delle Officine presso le Squadriglie, allo impiego degli aeroplani in guerra, alla formazione dei diversi reparti di truppa, oltre che nazionali, dei principali eserciti stranieri;

2°) *sapersi convenientemente regolare in volo in caso di atmosfera agitata eseguendo, senza inconvenienti, un volo di almeno 45' iniziatosi con vento di almeno 7 metri al minuto secondo misurato a terra, e raggiungendo la quota di almeno 2000 metri;*

3°) *atterrare senza inconvenienti con volo pianeggiante iniziato da un'altezza non inferiore ai 1000 metri, e pilotando un velivolo di squadriglia con pieno carico entro una zona predesignata di metri 40 X 120. Detta prova dovrà essere compiuta con buon risultato almeno due volte su quattro, seguite una di seguito all'altra;*

4°) *compiere senza inconvenienti dall'alba al tramonto di uno stesso giorno, a scelta del candidato, un viaggio in circuito di almeno 250 Km, con un atterraggio intermedio predesignato e con 2 controlli in località prefissate distanti fra di loro non meno di 30 Km, ed in modo che nessun lato del poligono da percorrersi in volo, sia inferiore ai 30 Km. Tale viaggio sarà compiuto con apparecchio di squadriglia, con pieno carico, mantenendosi per almeno un quarto della durata dell'intero percorso, ad una quota superiore ai 3000 metri"².*

Proprio negli stessi giorni in cui veniva emanato il regolamento, il Presidente dell'Areo Club d'Italia, il Tenente Colonnello Carlo Montù, già promotore di una squadriglia di aviatori civili

creata per supportare - senza troppa fortuna - le truppe italiane durante la guerra di Libia, era impegnato in un tour di conferenze in tutta Italia per far conoscere all'ampio pubblico, fino ad allora affascinato esclusivamente dalle abilità acrobatiche e quasi circensi degli aviatori.

“Come e quanto sarebbe mai laborioso oggi di voler scrivere la storia di dieci anni di aviazione! Non voglio certo far questo, ma lasciatemi ricordare con intimo compiacimento come io sia stato tra quelli che vollero subito che l'aviazione fosse volgarizzata e conosciuta; che le folle non si estasiassero soltanto all'ammirazione dell'uomo che vola e lo circondassero di applausi rumorosi e di frivoli doni di onoranza, ma rilevassero tutte le difficoltà dello spaziare nei cieli, intuissero la grande potenza rinnovatrice del nuovo miracolo umano, «il volo»; venerassero nei suoi adepti, non tanto la perizia acrobatica, quanto lo spirito di sacrificio, dischiuditore di vie nuove anche alla scienza ed alla civiltà.

Invece le folle presero il mal vezzo di considerare gli aviatori come uomini temerari, speculatori di fortuna, ricercatori di emozioni più grandi, ne ammirarono la virtuosità stupefacente, ma non seppero o non vollero approfondire la psiche nuova della loro casta, lo spirito eroico che li anima e che sublima il loro ardimento e il loro amore di patria. Conoscere ed apprezzare tale psiche collettiva è oggi un dovere per il popolo italiano, ed io mi compiaccio e mi onoro di cooperare a questa opera di giustizia.

[...] Il pilota deve avere saldo e fermo il cuore, agili e vigorosi i muscoli, precisa e sicura la vista e soprattutto pronta la percezione d'intuito, fulminea la relazione fra il pensiero e l'azione. Coraggioso e prudente, sprezzante del pericolo, ma non temerario, l'uomo che si addestra al pilotaggio si espone ogni giorno a non lieve cimento; erroneo è il credere che buoni piloti si possono formare in breve periodo, e l'esperienza dimostra che solo un lungo tirocinio di campagna valorizza le qualità del pilota militare, e rende veramente utile e preziosa l'opera sua (Montù 1916 pp. 10-11 e 21-22).

Il soldato-macchina, teorizzato nel 1917 da Agostino Gemelli nel saggio *Il nostro soldato*, trovava nell'aviatore la declinazione più spinta. I piloti di aeroplano erano considerati conduttori di veicoli meccanici cui si richiedeva di reagire con particolare rapidità e scarsa emotività alle sollecitazioni esterne: dovevano quindi essere dotati in primo luogo di elevate capacità di attenzione e osservazione, non manifestare alterazioni cardio-circolatorie e respiratorie. L'obiettivo era garantire la formazione in serie di affidabili piloti militari: a questa nuova generazione di soldati dell'aria non si richiedevano doti eccezionali, temerarietà gratuita e ardore competitivo/sportivo, ma “coraggio”, “disciplina”, “abnegazione”, come si legge anche in una delle tante cartoline illustrate di propaganda diffuse durante il conflitto, già richiamati da Douhet e Montù.



Museo Baracca di Lugo di Romagna,
Collezione Enrico Baldini, Cartolina
Fratello d'Italia, che sei nato a guardare
sempre più alto (n. inv. 620.02)

Per selezionare la “casta” aviatoria dalla “psiche nuova”, nel corso della guerra si rese necessario un percorso di valutazione dei candidati sempre più severo, al fine di limitare al minimo gli insuccessi addestrativi e gli incidenti di volo causati da fattori umani, ma anche per adeguarsi alla maggiore complessità ed alle prestazioni degli aeroplani che entrarono in linea durante il conflitto. Dal 1917 non bastò più una certificazione medica di idoneità per sperare di diventare pilota: Agostino Gemelli e Amedeo Herlitzka allestirono due Gabinetti per approfondite ricerche psicofisiologiche e per le visite di controllo dei piloti rispettivamente presso il Comando Supremo di Udine e a Torino, affiancati da analoghi laboratori a Napoli (alle dipendenze della Regia Marina) e Roma, diretti da Giuseppe Gradenigo e Alberto Aggazzotti. Durante le prove selettive dei candidati, condotte con l'ausilio dei primi avveniristici simulatori di volo e strumenti scientifici di rilevamento, venivano valutate la velocità di reazione alle sollecitazioni esterne, la capacità di attenzione e di osservazione, il grado di emotività ed accertata l'assenza di alterazioni dell'apparato cardio-circolatorio e respiratorio. La necessità di potenziare la componente aeronautica indusse un'applicazione flessibile dei parametri selettivi: alcuni soggetti con emotività “discreta” e “forte” furono dichiarati idonei nonostante i protocolli imponessero una scala “debolissima” o “debole”, altri accettati seppur affetti da deficit visivi, uditivi e vestibolari o da menomazioni procurate da ferite pregresse. I risultati delle visite venivano registrati in una scheda anamnestica, conservata nel fascicolo personale.

Oltre il 60% del personale venne selezionato e inviato alle scuole di volo fra il 1917 e il 1918: il dispaccio della Direzione Generale d'Aeronautica 12848 dell'8 giugno 1917 aveva previsto addirittura la visita medica coatta per i motoristi in servizio prima del gennaio 1917, al fine di poterli convertire in aviatori³.

Tale iter non fu tuttavia lineare o privo di problemi e l'alto tasso di incidenti e perdite rivela probabili lacune del sillabo addestrativo, o almeno nei protocolli di volo, in alcuni casi forse anche latenti patologie nervose e problemi fisici degli allievi. Nel corso della guerra morirono 989 aviatori italiani, di

cui 764 per incidente e di questi 291 nelle scuole di pilotaggio in seguito a 237 incidenti di volo: 9 nel 1915 (11 morti); 26 nel 1916 (32 morti); 63 nel 1917 (76 morti) e ben 139 nel 1918 (172 morti). Gli aviatori caduti nelle scuole furono più di quelli abbattuti dal nemico (225) (Varriale 2014). “La fretta di fabbricar piloti per la guerra, le macchine rudimentali, il metodo d’istruzione (Apparecchi monoposti: niente doppio comando!) – ammetterò il pilota Mario Fucini nei suoi ricordi – facevano sì che a quel tempo diventare aviatore fosse un rischio ben grave” (Fucini 1932, p. 17).

Per far fronte ad un addestramento non soddisfacente, il programma teorico stabilito dal Comando d’aviazione nel 1917 divenne particolarmente duro ed intensivo, organizzato in 7 settimane di corso per un totale di 126 lezioni della durata di un’ora: erano previste 3 lezioni al giorno dal lunedì al sabato, riguardanti l’organizzazione del servizio aeronautico (6 lezioni), aerologia (12), nozioni di fisica e meccanica (12), materiali ed apparecchi di volo (12), motori d’aviazione (36), elementi di magnetismo ed elettricità con riferimento all’accensione elettrica dei motori, dispositivi fotoelettrici, telegrafia e radiotelegrafia (18), armi e munizioni (18), infine orientamento e rilievi di osservazione dagli aerei (12)⁴.

Si trattava di un ciclo di lezioni forse troppo impegnativo per chi non era sorretto da una sufficiente preparazione di base: nel luglio 1918, durante una serie di ispezioni, il maggiore Raimondi rilevò inoltre che nelle scuole di volo mancava un testo base su cui studiare e che le dispense per le lezioni teoriche compilate dagli istruttori erano talvolta ben curate, altre volte pessime. D’altra parte riuscire a preparare lezioni, appunti e stilare un manuale fruibile da allievi così culturalmente disomogenei, alcuni dei quali a mala pena in possesso della licenza elementare, doveva essere compito non facile⁵.

Il dibattito sull’organizzazione didattica delle scuole di volo suscitò enorme interesse nelle riviste specializzate, grazie anche alle esternazioni di alcuni anonimi aviatori, come quelle apparse nell’articolo *I campi scuola* pubblicato il 10 maggio 1918 sul quindicinale “Nel Cielo”:

Gli aspiranti allievi piloti formano, per il procedimento stesso di arruolamento, una massa antiomogenea. Vi è di tutto: dall’ingegnere, nell’elemento Ufficiali, al contadino, in quello di truppa. Tutte le professioni, tutti i Corpi dell’Esercito, tutte le regioni, sono rappresentate nell’ambiente aspiranti piloti. La percentuale maggiore è data da elementi di meno che media coltura. Le necessità tiranniche della guerra non permettono certo di far compiere corsi regolari e completi sulle molte materie comprese nei programmi attuali: occorrerebbe almeno un anno di lezioni quotidiane. Le trattazioni ampie sono impossibili perché, ad esempio, nei periodi primaverile, estivo ed autunnale, le lezioni di volo per conseguire le prove di brevetto possono durare talvolta anche meno di tre mesi. Se ciò è impossibile, è lecito domandare perché ci si ostini ancora a trattenere gli aspiranti piloti con conferenze su almeno dieci – diciamo dieci – materie. Programma da Università [...] Senza offendere alcuno, è certo che non sempre negli Ufficiali allievi si trovano elementi adatti a trattare un simile bagaglio didattico. Il più delle volte tali conferenze si convertono in un’ora di

passatempo. La tensione maggiore degli allievi è per le lezioni di volo: il resto è destinato a lasciare il tempo che trova. A nostro modesto parere per gli aspiranti piloti di truppa basterebbero due materie oltre alle lezioni di volo: motori e topografia. E su queste due materie pretendere che l'allievo si applichi, esigendo severi esami teorici e pratici. Per gli Ufficiali si deve pretendere di più.

Le lezioni di volo pure occorrerebbe modificarle in due sensi: nel numero e nella disposizione. È un segreto noto a tutti che lezioni a doppio comando - cioè con l'istruttore a bordo - su apparecchi a trave di coda, sono fissate in trenta per il primo brevetto: lezioni che variano da cinque a dieci minuti e costantemente ad una altezza massima di 200 metri. L'aspirante in queste condizioni decolla (è un termine un po' improprio col quale si definisce il primo volo da solo), avendo fatta quell'altezza massima. Poi, dopo poche lezioni, lo si manda progressivamente da solo ai 2000 metri. Non sarebbe - ci sia concesso dire così - pedagogicamente preferibile che le prime lezioni fossero progressivamente aumentate in durata ed in altezza, diminuendone man mano che l'allievo dimostri di aver acquistate le manovre in volo, per passarlo poi con le più brevi ad addestrarlo alle partenze ed agli atterraggi? Che cosa può imparare l'allievo in un giro del campo in un tempo massimo di dieci minuti? Avviene spesso che esso decolli senza conoscere i più frequenti fenomeni aerologici: remours e derapages. La pratica invece insegna che adottando all'inizio il sistema di lezioni a più lunga durata, l'allievo si trova in condizione di poter decollare in un numero di lezioni inferiore a quello stabilito dai programmi [...] Le direttive generali, effettuate le necessarie innovazioni in concreto, potranno essere le seguenti: rigorosa selezione dopo un minimo di voli-lezione - numero sufficiente di lezioni per il decollo e l'allenamento - maggiore densità di lezioni - prove di primo brevetto un po' più difficili delle attuali - controllo rigoroso del numero delle lezioni per il conseguimento del secondo brevetto e per i passaggi di apparecchi - due sole materie teoriche, le più strettamente necessarie al pilota: motori e topografia. Si eviterebbe così il poco simpatico spettacolo di allievi che dopo aver fatto il secondo brevetto, con la scusa del passaggio da apparecchi a trave di coda ad apparecchi a fusoliera, stanno ancora sei o sette mesi a girare per i campi scuola (p. 93).

Osservazioni alle quali replicò nel numero di "Nel Cielo" del 10 agosto un altro commentatore nell'articolo *La fucina dei piloti*:

Oggi si rischia di creare stormi di passerotti [...]. Negli ambienti dei campi scuola si parla con ammirazione o con invidia di alcuni records raggiunti in questi mesi con numeri fantastici di lezioni - con numeri incredibili di brevetti - a volte si è fatto in un giorno più di quel che si faceva in un mese. E ogni campo cerca tutti i giorni di superare sé stesso, di superare gli altri, di rendersi sempre più benemerito verso i Comandi superiori e - in buona

fede - anche verso il Paese.

C'è qualche istruttore di coscienza il quale nota che quattro, cinque - e sappiamo che si è giunti fino a otto - lezioni in un giorno sono troppe, che gli allievi arrivano alle prove di brevetto sempre più scadenti, che si rompono troppi apparecchi, per cui dopo aver corso tanto si è obbligati ad arrestare le lezioni per mancanza di materiale. C'è chi si domanda cosa potranno farne di tali piloti in una squadriglia. Ma la coscienza si rassegna di fronte al dovere di obbedire agli ordini superiori. E gli allievi continuano a passare come automi da una lezione all'altra su apparecchi sempre più difficili, si cimentano in prove pericolose, prendono un brevetto di pilota in pochi giorni, mettono un'aquila (distintivo) sul braccio, ma con l'aquila sentono di non aver alcuna parentela.

Gli inconvenienti di questo sistema di stampare piloti sono diversi:

1.° Si sfrutta malamente il personale. Molti individui prima appassionati, ora scoraggiati ed impressionati chiedono l'esonero dal pilotaggio o se lo fanno... dare!

2.° Si sperpera un'enorme quantità di materiale. E questo è il guaio più serio. Noi non abbiamo la ricchezza e la disponibilità dei nostri alleati: dobbiamo custodire gelosamente il patrimonio che abbiamo. Ora allievi tirati su a precipizio rompono il doppio o il triplo di quelli allenati razionalmente. Un confronto in merito fra le scuole borghesi e quelle militari potrebbe essere istruttivo.

3.° Non si guadagna affatto tempo. L'allievo dovrà perdere per il 2° brevetto o per i passaggi d'apparecchi di squadriglia il tempo che crede aver economizzato col conseguimento del 1° brevetto. Delle buona fondamenta sono la base di tutti gli edifici ben costruiti e così i primi passi dei neo-piloti.

4.° Anche arrivando in squadriglia senza incidenti gravi, un pilota formato con poche ore di volo male ripartite, non digerite, è più esposto a gravi rischi.

Mettere fuori uso un apparecchio di squadriglia è un danno ben più rilevante che non sia quello di rompere un apparecchio delle scuole. E potrei continuare. Per concludere. Si faccia pure in fretta: si cerchi pure di ottenere in tre mesi quello che prima si otteneva in un anno, ma non si lesini il tempo necessario alle lezioni [...].

Non si lesini il tempo alle lezioni, ma si sveltisca il sistema burocratico, non si tengano gli allievi a girare inutilmente da una città all'altra per mesi e mesi in attesa di una visita e di una destinazione (pp. 157-158).

Presso le scuole non mancarono visite ispettive, anche perché nei Comandi sorse il dubbio, in alcuni casi giustificato, che nonostante i rischi alcuni allievi ritardassero il brevetto per rimanere più a lungo possibile lontano dal fronte. Non tutti gli aviatori in addestramento manifestavano entusiasmo e per il

volo, ma furono soprattutto i problemi organizzativi delle scuole – legati anche alla disponibilità, all'efficienza ed alla mancata standardizzazione dei velivoli – ad allungare il periodo di addestramento (fissato in circa 25 ore di volo) e ad incidere negativamente sui costi: basti pensare che la formazione di un pilota costava circa 25.000 lire. Una nota della Direzione generale d'aeronautica del 5 febbraio 1916 custodita presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica rivela che solo il 60% degli allievi conseguiva il brevetto di pilota militare e i dati riguardanti la scuola allievi ufficiali di complemento di Caserta sono ancora più dettagliati: dei 1.150 allievi ammessi al corso di pilotaggio previsto dal 15 gennaio al 3 marzo 1918, 352 (31%) abbandonarono l'addestramento per cause di servizio e 112 furono dichiarati inidonei (9%). Alla fine furono brevettati solo 686 allievi (60%) e il successivo corso svolto dal 10 al 30 aprile 1918 diede risultati ancora peggiori: su 1.142 allievi furono solo 624 gli idonei (54%).

Per aumentare la produttività un anonimo aviatore, disilluso dello spirito poco competitivo delle scuole di volo, sempre dalle pagine di "Nel Cielo" del 10 agosto 1918 auspicò addirittura di privatizzare l'iter addestrativo affidandolo alla "Gazzetta dello Sport" – testata giornalistica già attiva nell'organizzazione dei principali eventi sportivi dell'epoca – al fine di stimolare la concorrenza e la rivalità fra gli allievi.

In aviazione – si legge nell'articolo Per un'iniezione di entusiasmo alle fucine di piloti – se si vuole riuscire dei veri piloti e non accontentarsi solo di saper volare, bisogna sottoporsi ad un regime di vita castigato, severo come quello di un ginnasta, di un canottiere, di un podista. Per sopportare questi sacrifici ci vuole la stessa passione, lo stesso entusiasmo che animava i pionieri del volo nell'affrontare le incognite dell'aria. Quest'entusiasmo lo scrivente, già da diversi mesi nei campi-scuola, non l'ha trovato: ha trovato fra i compagni dei noti campioni di tutti gli sports, ma anch'essi erano mutati o cambiavano dopo quindici giorni, un mese di scuola. Nei campi d'istruzione non si respira più quella vivificante atmosfera così satura di forti energie che è in tutti gli ambienti sportivi: si ha piuttosto l'impressione – ci si perdoni il confronto – di essere ad una scuola di allievi-tramvieri.

Sono pochi gli individui che cercano di eccellere sugli altri e l'emulazione tutt'al più si arresta ai pochi compagni di squadra.

I dirigenti delle scuole d'aviazione, convinti della santa necessità di ottenere dagli allievi come dai piloti un tenore di vita più confacente al loro lavoro hanno adottato alcune misure di rigore le quali, a nostro avviso, se sono state giuste nell'ispirazione, si sono dimostrate non troppo felici nella pratica. Il sistema di vita non è troppo cambiato da quello di prima, mentre l'entusiasmo fra gli aviatori ha subito una nuova diminuzione [...]

Bisogna convincersi che gli attuali piloti anche se non dimostrano più la passione dei vecchi, sono tuttavia degli individui che si elevano per alcune qualità dalla media ordinaria. Chi va in aviazione per allontanarsi qualche mese dalle fatiche del fronte, appena deve affidare la propria vita ad un aeroplano guidato dalle sue mani chiede subito l'esonero e se ne ritorna

più che di corsa alla sua trincea. Ma chi si decide ad innalzarsi quotidianamente qualche migliaio di metri da terra è già un individuo che ha un temperamento capace, se opportunamente stimolato, di rendere grandi cose. Perciò non si può adottare per un soldato-pilota lo stesso criterio che si applica ad un soldato qualunque. Questi fa parte di una massa, il pilota ha già un'individualità sua [...].

Noi non chiediamo che si facciano degli aviatori e più specialmente degli allievi-piloti, per i quali scriviamo, delle prime ballerine; desideriamo solo nell'interesse della nostra arma, che si sfrutti quel forte substrato sportivo sul quale è basata l'aviazione. Si facciano delle gare fra gli allievi, si istituiscano dei premi, si additino al pubblico i nomi dei più bravi, si crei una viva corrente di emulazione fra scuola e scuola, allievi e allievi, e allora si accorgeranno i dirigenti che aumenterà il numero dei piloti, migliorerà la loro qualità e si risparmierà il materiale.

Se per ragioni di meccanismo burocratico o per considerazioni speciali il Commissariato dell'Aeronautica non può direttamente assumersi l'organizzazione di tali gare, conceda il suo appoggio ad un ente privato come fa ora il Ministero della Guerra per l'addestramento dei soldati verso la Gazzetta dello Sport e si troveranno bene e modalità e i mezzi per radunare ad un concorso aereo periodicamente tutti gli allievi-piloti i quali in un periodo di sei mesi si siano messi in grado di raggiungere una squadriglia.

I risultati - ne siamo convinti - compenseranno largamente il lavoro e la spesa (p. 158).

Il mito alato

La proposta, non del tutto provocatoria, riportava in realtà alla luce il legame mai troncato, nonostante i tentativi dell'apparato militare, fra l'aviazione, gli aviatori e la dimensione sportiva e agonistica del volo radicata nell'immaginario collettivo. Si trattava di un rapporto esistente da quando le folle si assieparono nelle ampie radure attrezzate per ospitare le prime gare aviatorie (si pensi a quella di Brescia nel 1909): chi combatteva la guerra nell'aria viveva quindi un'esperienza funzionale ad un precoce utilizzo mediatico, che andò ad alimentare un nuovo spazio del mercato editoriale dedicato alle riviste aeronautiche. L'aviatore militare e la guerra aerea non poterono essere ritratti senza concedere nulla ad un'immagine estetizzante e mitica, come avrebbe voluto Douhet, perché l'aviazione - prima ancora che un funzionale strumento strategico - si rivelò un'arma di affabulazione collettiva eccezionalmente efficace per il fronte interno, ma anche per i militari al fronte. A tale proposito Ottorino Pomilio, apprezzato progettista aeronautico assegnato nel 1914 alla Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare di Torino, riteneva controproducente un eccessivo rigore nei confronti degli aviatori: già nell'aprile 1913, dalle pagine della *Rivista mensile del Touring*, Pomilio - verosimilmente in polemica con Douhet - aveva evidenziato l'impossibilità di "considerare un uomo che conduce un aeroplano con lo stesso spirito con cui si considera un guidatore d'automobile" e che all'aviatore "occorrono non solo eccezionali qualità sportive, ma anche eccezionali qualità morali e di

energia, per poter vincere tutte le debolezze, tutti i tentennamenti. L'aviatore perciò ha bisogno di essere confortato e incoraggiato dall'ammirazione di tutto il pubblico" (pp. 207-211).

La guerra aerea, con il suo carico di inedita modernità, colpì più di ogni altra narrazione bellica l'immaginario collettivo e l'aviatore si affermò come eroe dotato di non comuni abilità tecniche e virtù morali (coraggio, lealtà, amor di Patria), dimostrandosi presto - con buona pace di Douhet e Montù - a proprio agio sulle copertine delle riviste del nuovo sport bellico-aviatorio: un eroe sopra le righe della cronaca bellica, che non disdegnava la ribalta e il denaro dei premi promossi dalla stampa, finanziati con i contributi delle industrie coinvolte nella produzione di materiale bellico tra cui, in Italia, la Fiat e la Pirelli.

I concorsi a premi destinati ai piloti da caccia e agli equipaggi degli aerei da bombardamento furono seguiti come competizioni sportive e contribuirono a rendere popolari i piloti, resi affascinanti dalla capacità di domare potenti e devastanti macchine volanti. I distintivi delle varie squadriglie applicati sugli aeroplani esplicitavano il sodalizio fra i componenti della medesima squadra, ma tale esposizione si tradusse in una diffusa e narcisistica cura dell'immagine, manifestata personalizzando esteticamente i velivoli con icone personali in grado di rendere gli aviatori immediatamente riconoscibili. Erano simboli utili a rimarcare l'unione fisica e simbolica fra l'uomo e la macchina, che facevano emergere l'identità soggettiva dall'anonimato della guerra e della morte di massa terrestre. Tra le insegne personali più famose il cavallino rampante di Francesco Baracca, scelto in ricordo dei suoi trascorsi militari nell'Arma di Cavalleria, adottato poi con sensibili varianti anche dalla casa automobilistica Ferrari (Varriale 2011). Il modello adottato, soprattutto dal periodico "Nel Cielo", fu quello dell'aviatore-sportsman dell'aria risalente alle manifestazioni aeronautiche d'inizio Novecento, declinato e nobilitato nella variante militare (Alegi 1998; Varriale 2009 e Bulgarelli, Russo, Varriale 2007).

Fu la Germania ad attirare per prima l'attenzione collettiva sui combattenti dell'aria, seguita dalla Francia e dagli altri Paesi ad eccezione dell'Inghilterra, che almeno inizialmente non si dimostrò favorevole a creare personalismi e ad esaltare le loro gesta sulla stampa: alla luce di tale inedito ruolo mediatico, nelle basi aeree e durante le missioni, esigenze d'immagine e interessi privati si sovrapposero quindi ai doveri di combattente. A tale proposito le fotografie che ritraggono i piloti sono estremamente efficaci per apprezzare lo status di nuovo campione patriottico-sportivo creato dalla guerra aerea e veicolato dalla stampa, soprattutto quello particolarmente adatto alla mitizzazione rappresentato dagli eroi-solisti a bordo dei caccia.



"Nel Cielo" 13 (25 settembre 1918). Gli aviatori Marziale Cerutti (a sinistra) e Silvio Scaroni

Tali icone rimarcavano l'identità e la riconoscibilità del singolo impossibili nell'anonimato della guerra - e della morte - di massa terrestre, ma anche l'appartenenza ad un mondo elitario e gli esclusivi legami di condivisione fra aviatori: forse così si può spiegare l'invio ai familiari e lo scambio fra colleghi di fotografie in cui, nonostante la circolazione in ambito privato, non si rinunciava alla messa in posa: il confine fra immagine pubblica e privata divenne così assai sfumato.



Archivio privato famiglia Canova, in copia presso Archivio Ligure della Scrittura Popolare dell'Università di Genova, foto-cartolina del sergente Mario Canova e del suo mitragliere in posa accanto ad un Aviatik della 5a Squadriglia caccia, s.d., ma 1916

Gli aviatori non smettevano letteralmente mai i panni di uomini dell'aria a causa della loro intensa attività di volo, ma anche perché intenzionati ad ostentare il loro ruolo, come dimostra il vezzo di indossare il giaccone di volo anche fuori servizio, nonostante i reiterati tentativi dei Comandi di stroncare questa piccola, ma poco marziale, vanità.

L'aviazione, oltre a dimostrarsi nel corso del conflitto un'eccellente e decisiva arma offensiva e difensiva, assunse anche il ruolo di efficace strumento di propaganda, grazie soprattutto alle imprese

progettate e realizzate da Gabriele d'Annunzio e Baracca.

Al di là della dimensione leggendaria legata al nome di poche e notissime individualità, diventare aviatore rappresentò per molti una parentesi temporanea della vita, in alcuni casi chiusa già durante il conflitto, in altri al termine della guerra: alla fine del 1918 alcuni presentarono spontaneamente domanda di congedo, per altri si trattò invece di una rinuncia dolorosa dettata dalla smobilitazione o da contingenze familiari. Molti aviatori ritornarono alle loro occupazioni civili, talvolta molto modeste, mettendo fine così ad un'indelebile esperienza.

Non tutti però si adattarono alla stressante guerra aerea e furono inclini al divismo: alcuni aviatori, logorati nel fisico e nella psiche dalla tensione indotta dalle pericolose missioni aeree, iniziarono a manifestare inequivocabili patologie causate dalla tensione nervosa e durante la Grande Guerra in tutte le nazioni si registrò un'alta incidenza di nevrosi fra i combattenti dell'aria.

Il monumento celebrativo costruito intorno agli aviatori ha oscurato a lungo una realtà ben più complessa e problematica: sfogliando i fascicoli personali non è raro imbattersi in documenti di esonero temporaneo o definitivo dal volo per motivi di salute o per inidoneità, talvolta interpretati erroneamente come tentativi d'imboscamento. Non è un caso che durante la guerra in tutte le nazioni si registrò fra gli aviatori un'alta incidenza di patologie indotte dallo stress e nevrosi (stanchezza, dispnea da sforzo, cefalea, vertigini, inappetenza, disturbi digestivi, stipsi, perdita di memoria, irritabilità, indecisione, melanconia, insonnia, letargia interrotta da incubi e da improvvisi risvegli), oltre a difficoltà nel compiere semplici manovre all'interno dell'aeroplano.

In molti casi diventare aviatore consentì un'ascesa sociale tanto rapida quanto temporanea, interrotta con la fine del conflitto e la successiva smobilitazione. Alcuni presentarono domanda di congedo, per altri si trattò di una rinuncia dettata dai tagli all'organico o dalle contingenze familiari: molti sarebbero ritornati alle loro occupazioni civili, talvolta modeste, mettendo fine ad un'esperienza destinata a lasciare segni indelebili nel vissuto personale (per un caso-studio: Caffarena, Stiacchini 2015). Ciò che inoltre rimase, nel lungo periodo, fu un radicato immaginario collettivo del volo e degli aviatori di cui ancora oggi si possono apprezzare evidenti tracce.



Ufficio Storico Aeronautica Militare, aviatori in posa davanti ad un bombardiere Caproni, 1917



Manifesto per l'ammissione all'Accademia Aeronautica, 2013

Nel 1923 il Fascismo rifondò il Corpo aeronautico, elevandolo al rango di arma autonoma (Regia Aeronautica), e l'eredità mitica lasciata dalle imprese aviatorie della Grande Guerra consentì di utilizzare la nuova *Arma azzurra* per diffondere la religione nazionalista della Patria e manifestare il moderno, volitivo e dinamico spirito fascista. Una storia, quella dei primati aeronautici e delle trasvolate, che rappresentò una delle più efficaci favole del regime, destinata a dissolversi rapidamente alla prova della Seconda guerra mondiale (Lehmann 2010 e Caffarena, Stiaccini 2013).

Ciò che non si dissolse fu la resiliente immagine dell'aviatore, a ben vedere arrivata ai giorni nostri con immutato potere evocativo, un'immagine che è in sé una forma di *storytelling*, un medium, anche nella retorica della morte eroica.

1 <https://www.youtube.com/watch?v=MqOmCpWvXR8> (ultimo accesso 31 gennaio 2018)

2 USAM, *Miscellanea Grande Guerra*, b. 8, *Regolamento delle prove teoriche e pratiche da sostenersi per il conseguimento, durante la presente guerra, delle cariche aeronautiche, sancito dal Ministero*

della Guerra, Direzione generale dell'Aeronautica, con dispaccio n. 9222 del 19 maggio 1916, Tipo-Litografia della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare, Torino, 1916.

3 USAM, Fondo Fascicoli personali scuole di volo Prima guerra Mondiale, b. 80, fasc. 18.

4 USAM, Miscellanea Grande Guerra, b. 8, *Istruzione teorica degli allievi dei campi scuola* (14 gennaio 1917).

5 USAM, Miscellanea Grande Guerra, b. 8, *Relazione sulla visita fatta dal maggiore Raimondi alle scuole di pilotaggio nei giorni dal 17 al 30 giugno 1918* (4 luglio 1918).

Bibliografia

AA.VV.

2008 Francesco Baracca tra storia, mito e tecnologia, Roma, USSMA

Alegi G.

2010 Costruire piloti: scuole, allievi, istruttori e aerei, in Montinaro G., Salvetti M. (cur.), *L'Aeronautica italiana nella I Guerra mondiale*, Roma, USSMA, p. 143.

Alegi G. (cur.)

1993 *In volo per Vienna, Trento e Rovereto*, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, Museo Storico Italiano della Guerra

Bulgarelli S., Russo R., Varriale P. (cur.)

2007 *Il folle volo. Uomini e aerei della Prima Guerra Mondiale*, Modena, Fotomuseo Giuseppe Panini

Caffarena F.

2010 *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Torino, Einaudi

2012 *Vienna, 9 agosto 1918: d'Annunzio vola sulla città. Dal poeta aviatore al contadino pilota*, in Luzzatto S., Pedullà, G. (cur.), *Atlante Storico della Letteratura Italiana*, Einaudi, Torino, pp. 494-498.

Caffarena F., Stiaccini C.

2013 *Chi vola vale. L'immagine della Regia Aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, Roma, USSMA

2015 *In guerra sopra le nubi. Il pilota Giuseppe Canonica nel Primo conflitto mondiale*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica

Capra N., Gabrielli L., Varriale P.

2015 Nel segno del Cavallino Rampante. Francesco Baracca tra mito e storia, Trento, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni

Demetz P.

2002 The Air Show at Brescia, 1909, New York, Farra, Strauss and Giroux, [trad. it.: Aeronauti. Kafka, Brod, d'Annunzio e Puccini al Circuito Aereo di Brescia del 1909, Milano, Garzanti, 2004].

Curami A., Rochat G.,

1993 Giulio Douhet. Scritti 1901-1915, Roma, USSMA

Di Martino B.

2011 L'aviazione italiana nella Grande Guerra, Mursia, Milano

2013 Il primo impiego bellico del mezzo aereo e il dibattito successivo, Micheletta L., Ungari A. (cur.), L'Italia e la guerra di Libia cent'anni dopo, Roma, Studium, pp. 457-474

Emiliani A., Varriale P., Antonellini M. (cur.),

2011 L'altra metà del cielo. L'epopea delle donne volanti, Faenza, Edit

Ferrari P. (cur.)

1994 La Grande Guerra aerea 1915-1918. Battaglie-industrie-bombardamenti-assi-aeroporti, Novale, Rossato

2004 L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento, Milano, Franco Angeli

Fucini M.

1932 Voli sul nemico. Ricordi di un pilota, Firenze, Bemporad, 1932 (citazione dall'edizione del Ministero della Difesa, 1958, p. 17).

Gentili R., Varriale P.

1999 I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra, Roma, USSMA

Hobsbawm E. J.

1994 The Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991, London, Michael Joseph, 1994 (trad. it.: Il Secolo Breve. 1914-1991: l'era dei grandi cataclismi, Milano, Rizzoli, 1995).

Kafka F.

1991 Gli aeroplani a Brescia (Diari di viaggio 1909-1912), a cura di Ervino Pocar, Roma, Biblioteca del Vascello

Le Diuron, C.

2009 Adolphe Pégoud, le roi de l'air, Fontaine, Editions Thot

Lehman E.

2010 LE ALI DEL POTERE. LA PROPAGANDA AERONAUTICA NELL'ITALIA FASCISTA, TORINO,

UTET

2013 La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico, Bologna, Il Mulino

Montù C.

1916 La nostra Aviazione. Conferenza tenuta dal presidente generale dell'Areo Club d'Italia Tenente Colonnello On. Carlo Montù a Firenze, Torino, Genova, Bologna, Napoli, Roma, Milano, Treviso, Foggia, Cosenza con l'autorizzazione del Comando Supremo del Regio Esercito (aprile-maggio-1916), Torino, Lattes & C.

Morasso, M.

1903 L'imperialismo artistico, Torino, Bocca, 1903

1905 L'imperialismo nel secolo XX. La conquista del mondo, Milano, Treves

Sclerandi B. (cur.)

1985 "La cartolina", n. 4 (numero monografico Aviazione)

Varriale, P.

2009 Aviatori della Grande Guerra. Uomini e macchine nelle raccolte fotografiche dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, Roma, USSMA,

2011 Gli assi italiani della grande guerra, Gorizia, LEG,

2014 I caduti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra, Roma, USSMA

Wohl R.

1994 A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918, New Haven & London, Yale University Press

