

UNO “SPORT TRAGICO” AL SERVIZIO DELLA GUERRA: IL VOLO. LO SPIRITO “SPORTIVO” DEL “CAMPIONE” E LO SFORZO BELLICO NAZIONALE FRA MITO E ANTI-MITO DELL’AVIATORE/ATLETA COME FENOMENO TRANSNAZIONALE

David Burigana
davidburigana@unipd.it

1. La nascita di uno sport: i recordmen

Le “macchine volanti” prima ancora di poter fisicamente oltrepassare le frontiere – lo farà Blériot nel luglio 1909 traversando la Manica – sono nella loro concezione frutto di una commistione di saperi che appartengono a una *élite* transnazionale, una comunità che si costituisce sulla scorta di pratiche comuni, di modalità di interazione proprie, attorno a flussi di conoscenze. Si tratta di *bricoleurs savants*. Hanno la meccanica in testa, e la praticano secondo modalità sperimentali, successioni scientifiche perché il successo viene dal vaglio delle esperienze altrui, ovunque si trovino. Un ingegnere statunitense di origini francesi, Octave Chanute (autore di *Progress in Flying Machines*)¹, farà da *contact man* fra i Wright e gli studi in Europa², in particolare di Louis Mouillard, che del resto gli stessi hanno letto nel 1898, e gli esperimenti del tedesco Otto Lilienthal. I “pionieri” sono anche degli sportivi. Dopo un inizio nelle moto nel 1903, il corridore ciclista statunitense Glenn Curtiss passa all’aereo nel 1906-1907³. Entrerà nella statunitense Aerial experimental association. Intuizione vincente⁴. Riuscirà così a ottenere le informazioni necessarie a sfidare i Wright che già sono in Europa⁵. Proprio con loro, ha volato il primo pilota italiano, il sottotenente di vascello Mario Calderara, che a Centocelle, nell’aprile 1909, ha istruito con Wilbur Wright, invitato dal Club aviatori di Roma, il secondo pilota, tenente del Genio Umberto Savoia. Questi però è in Francia che in marzo ha fatto 100 metri con un apparecchio concepito con Ambroise Goupy⁶. Il 1909 è l’anno dei *meeting* aeronautici, a Reims in agosto, e a Brescia in settembre⁷. Quest’ultima manifestazione avrebbe segnato la svolta per il “pubblico” italiano⁸, e non solo⁹.

È sulla scia dei *grand prix* che il carattere sportivo delle “apparizioni” delle macchine volanti, delle manifestazioni aeronautiche diventa leva del successo dell’aereo nell’immaginario collettivo¹⁰. Nel 1904, l’industriale francese del petrolio Henry Deutsch de la Meurthe, sponsor del motore a scoppio, poi grande mecenate dell’aviazione, lancia il *Grand Prix d’Aviation* per il primo chilometro in aereo a circuito chiuso. Con 50.000 franchi ora a testa, lo fa con Ernest Archdeacon, parigino di origini irlandesi, fondatore dell’Aéro-club di Francia (1898), della Commission permanente internationale d’aéronautique nata dal Congresso internazionale di Parigi (1900), confermata a Milano (1906) per preparare i congressi e concorrere allo sviluppo scientifico dell’aviazione; nel Comitato direttivo siede un italiano, il maggiore Maurizio Mauro Moris¹¹. Lo vince il *Grand Prix d’Aviation* nel gennaio 1908 Henry Farman che in maggio porta il primo passeggero, Archdeacon. Nel novembre 1906, Alberto Santos-Dumont ha vinto la Coppa Archdeacon. Nel marzo 1908, viene lanciata la Coppa Michelin con il *Prix spécial*¹². Si tratta di raddoppiare il *Grand Prix* Meurthe-Archdeacon. L’omologazione verrà stabilita dalla Fédération aéronautique internationale (1905) aeroclub nazionali. Infatti, il pilota potrà ovunque realizzare il circuito chiuso.

La competizione, il record sono da stimolo alla pubblicità del mezzo e degli sponsor; contribuiscono a finanziare le “imprese” degli aviatori-costruttori, un binomio che si afferma rapi-

damente: in Italia Caproni, Verduzio, Pomilio, Savoia. I finanziamenti non sono facili. In Francia, il paese con il maggior numero di costruttori, le banche si coordinano¹³. Così i premi concorrono a dare impulso allo sviluppo tecno-industriale, non solo direttamente con la loro dotazione, cifre considerevoli per l'epoca e spendibili ovunque in Europa. L'opinione pubblica ne prende coscienza, come mostra il successo della sottoscrizione popolare "Per dare ali alla Patria" lanciata nel 1912 e che raccoglie nel 1913 3,5 milioni di lire, destinati a 96 velivoli. Il Parlamento aveva decretato nel luglio 1910 uno stanziamento di 10 milioni. Se è emblematico il caso della Francia per la dispersione degli ingenti finanziamenti¹⁴, in Italia si parte tardi con il piano per il biennio 1912-13¹⁵. I militari sono presenti nei circoli aviatori. Entrano ufficialmente nel Consiglio direttivo dell'Aero club d'Italia, nel novembre 1911¹⁶. I delegati dei Ministeri della guerra e della marina affiancano quelli delle associazioni sportive.

2. Le regole: gli *sportmen* e i *fan*

Nell'immaginario collettivo, allo scoppio della guerra, questo "sport tragico" – con l'aereo seppure non si cerca la morte, la si può ben incontrare perché se n'è sempre accompagnati, la si porta a bordo come una passeggera o ci si lotta come Baracca nel suo "ring con la morte" come scrive il giornalista Vittorio Varale¹⁷ – questo sport tragico ruota attorno a due tipi di esibizioni: i circhi aerei e i *meeting*. Entrambi immagini riprese dai giornali sportivi in guerra... il "Circo del Tango" di Von Richtofen. Del resto, l'asso statunitense, Edward V. Rickenbacker riprende l'espressione nelle sue memorie edite nel 1919: *Fighting the Flying circus*. I circhi servono solo la curiosità per l'"acrobatismo". I record e le *performance* sono oggetto invece dei *meeting*. Ve ne sono in tutta Europa, e anche in Giappone. Iniziano con la Grande settimana d'aviazione a Reims nell'agosto 1909 con più di un milione di visitatori¹⁸. Centomila il primo giorno¹⁹. Vi si vincono i premi messi in palio dagli sponsor sostenitori dell'Aero club di Francia. Si distinguono Henry Farman sulla distanza, Hubert Latham per l'altezza – 155 metri! – e Glenn Curtiss per la velocità.

I *meeting* sono vere e proprie competizioni con eliminatorie e finali, almeno per i regolamenti, vista la limitata affluenza di *sportmen* dell'aviazione. In Italia, la prima è a Montichiari (Brescia) nel settembre 1909, con un dettagliato regolamento per le omologazioni²⁰. In realtà, si sarebbe trattato di una manifestazione importante dal punto di vista dell'impatto sul pubblico. Con la presenza di D'Annunzio, dei piloti italiani Calderara e Umberto Cagno. Nonostante i sei premi previsti, compreso quello del "Corriere della Sera" per il chilometro lanciato, si sarebbe risolto in una gara a quattro: Curtiss, Blériot, Rougier e Calderara. Nel novembre 1909, a Milano, "La Gazzetta dello Sport" sponsorizza una prima esposizione aeronautica²¹. Nel dicembre 1908, al Salone dell'auto di Parigi era stato l'Automobile club a ospitare gli aerei. Le *performance* raggiunte dalle macchine e dagli *sportsmen* invitano così a eguagliare per visibilità le automobili organizzando delle corse a tappe: Londra-Manchester (1910), il Grand circuit européen (1911), il primo circuito aereo italiano Milano-Torino-Milano (1911) sponsorizzato da "Il Resto del Carlino", la Parigi-Madrid (1911). Alcuni fra i pionieri sono degli sportivi per vocazione: da Roland Garros (traversata del Mediterraneo, settembre 1913) all'americano Glenn Curtiss, motociclista (record di velocità nel 1907) e costruttore di moto, dal nobile e ciclista Hubert Latham al corridore automobilistico (Paris-Roubaix 1903) e campione di Francia di ciclismo (1892) Henry Farman ai "ginnasiarchi" italiani. L'aviazione è una nuova tecnologia che apre un mondo nuovo, da esplorare. Di queste esplorazioni, dei suoi *exploit* gli appassionati hanno fame di sapere. L'aviazione ha così i suoi giornali²²: "AER, La Navigazione aerea mensile" dell'Aero club d'Italia (1912), l'"Annuario dell'aeronautica" del

Touring club Italia dal 1910, "L'aeronauta" (1896), dal 1909 "L'aviatore italiano" di Sozogno che nel dicembre 1911 si fuse con la "Scienza per tutti, Automobile e Velivolo" (1912) di Milano, "L'Aria" mensile dell'Aero club di Torino, la "Rivista dell'aviazione" di Roma; nel 1910, la Cooperativa automobilisti italiani fonda il mensile "Ali nostre". All'estero: "Aerial Age", "The Aeroplane", "Flying", "Aeronautics", "Aeronautical Journal", "Flight", "the Aero", "Aérophile", "Revue Aérienne", "La Revue aéronautique et automobile". L'aviazione è turismo: la rivista mensile del Touring club Italia e "La Vie au Grand Air". Gli "Spettacoli di aviazione", i concorsi di ippica e di tennis, non sono sport popolari. Ciò nonostante l'aviazione è uno sport, e come ogni sport ha il suo pubblico affamato di classifiche, di *sportmen*, di eroi. La stampa sportiva non può non interessarsene. Da subito, abbiamo visto, "La Gazzetta dello Sport", ma anche: "Motori, Cicli & Sports", "La Stampa sportiva" di Torino, "Italia sportiva" di Roma, "Tribuna Sport" di Napoli, "Guerin Sportivo" di Torino, "Pavia sportiva", "Campo sportivo" di Padova. In queste testate si dà notizia dell'aereo e degli "aeronauti", se ne precisano le "regole", se ne ricostruiscono le "gare". L'aviazione ha la sua stampa poliedrica e internazionale. Il pubblico ha la sua tribuna. Inizia così la costruzione dell'immaginario collettivo sull'aviazione, e si avvia l'amalgama delle culture nazionali sul volo.

3. Dallo sport alla guerra: la preparazione "tecnica" della stampa sportiva

L'aviazione è sport²³ e "aviomania"²⁴ allo stesso tempo. Dal rapporto fra pratica sportiva e dandismo, nel passaggio dagli aristocratici illuminati, pionieri del volo, ai borghesi sportivi, audaci cacciatori di nuovi record²⁵, nasce la figura del "cavaliere dell'aria", dell'eroe, dell'asso protagonista di "una guerra altra". "Altra" non perché, come vedremo, paia una guerra "pulita" per il quadro di privilegio materiale e logistico nel quale si innesta la vita del pilota che pare fatta – certo prima di morire, all'ombra di un destino che incombe – di donne e champagne. Il privilegio che lo stesso Baracca riconosce, travolto dalla rotta di Caporetto, passando la notte in una villa a Padova, al calore rifrangente di un caminetto, fa parte del personaggio, poiché quello che un "ginnasiarca" si aspetta, entrando in aviazione dopo aver "frequentato per molti anni delle società sportive", come scrive un giornalista sportivo, è

di trovarvi lo stesso spirito di emulazione, la stessa passione che animava i suoi clubs, che spingeva per mesi e mesi dei giovani nella pienezza della loro esuberanza vitale a dure privazioni di vario genere, astinenza dal vino, dal fumo, castità assoluta, vita regolata al cronometro, allenamenti faticosi. E tutto veniva fatto volontariamente, senza ombra della coercizione e senza neppure accorgersi di compiere un sacrificio. L'ammirazione dei compagni la stima dei superiori, il miraggio di un trionfo nella gara, il desiderio di una rivincita compensava tutto.

Su "La Gazzetta dello Sport" del febbraio 1918, si ricordava come per "i nostri volatori" l'aviazione fosse appunto "una scuola dell'emulazione e in molti casi forsanche perché in essa l'at- to eroico [era] individuale e rifolge[va] a sé"²⁶. Assomigliava "assai o meglio ancora" l'aviazione veniva "intesa come il più moderno fra tutti gli sports". Ma com'era questo sportivo?

Viso pallido e glabro; occhi vivi e chiari un po' arrossati dal vento gelido e dal pulviscolo oleoso; figurona snella, svelta, il giacchettone di pelo o di pelle, il pilota completa la propria toilette rapidamente. Prima un passa montagna di lana nera a guisa di copricapo, dal quale il viso ne esce ridotto ai minimi termini.

Poi si dirigeva verso la "macchina" e, "dopo un rapido profondo sguardo indagatore e carezzevole ch'è tutto proprio e unico del pilota all'apparecchio come del fantino al puro san-

gue e dello sprinter alla bicicletta", il pilota spariva sotto il casco: "eccolo a bordo. Un turbino d'elica, una frecciata; è partito!". Si trattava di Amedeo Polledri, la "rondinella". Non era un tecnico, ma uno sportivo. Non aveva importanza che avesse affermato: "non capisco niente di motore". Imparò "presto l'arte del volatore. Vi devono essere gli istintivi anche nell'aviazione", concludeva il giornalista de "La Gazzetta dello Sport".

A cavallo del 1912-13, le manifestazioni sportive iniziano a diminuire. I costruttori o meglio i progettisti non trovano stimoli sufficienti in eventi organizzati da sponsor interessati più all'immagine che alle *performance*, e così per i Michelin. L'innovazione tecnologica necessita di una spinta. Gli stessi aviatori/ginnasti se ne accorgono tanto che appare sulla stampa lo iato con gli sport divenuti popolari... compreso il ciclismo non più sport dai guanti bianchi. Alle manovre, per esempio in Francia nel 1913, l'aviazione appare arma da accompagnamento "estetico". Scoppia la guerra. L'arma aerea vi trova un suo ruolo che la guerra di Libia aveva appena delineato²⁷. Si tratta allora di indovinare quale ne sarà il ruolo effettivo, pensando soprattutto allo sviluppo delle motorizzazioni, che aumentano in potenza, mentre l'obiettivo diventa la stabilità dell'apparecchio²⁸. "La Gazzetta dello Sport" apre una rubrica, *La guerra delle Nazioni*. L'intento è di dar notizia dell'attività aviatoria "alleata", e allo stesso tempo tentare – ma di un tentativo si tratta – di spiegare il salto tecnologico che la guerra impone rispetto alle ultime manifestazioni sportive del 1913 e del 1914. La guerra scoppia. "La Stampa sportiva" di Torino diventa "Illustrazione della Guerra e della stampa sportiva", il "Foot-ball" da settimanale, mensile. Molte testate in provincia chiudono. "La Gazzetta dello Sport" – la sola che mantiene il titolo – e "Lo Sport Illustrato" diventerà "Lo Sport Illustrato e la Guerra".

4. Uno "sport di sangue" a servizio di una sporca guerra

Eppure questa guerra è così pulita? Perché in aria si muore e, al di là dei numeri (circa 200.000 unità naviganti formate, a fronte di 60 milioni di europei impegnati a terra e sul mare), in percentuale ben più elevata che a terra o per mare: da tre a quattro volte più dei soldati, anche se circa la metà delle perdite è causata da incidenti aerei e dal tempo atmosferico. "La Gazzetta dello Sport", "Lo Sport Illustrato e la Guerra", dal 1917 "Nel Cielo", si occuperanno dei piloti e delle loro squadre, il cosiddetto "personale... lurido": motoristi, montatori falegnami che tifano, che partecipano della vittoria del "loro" pilota così almeno dicono i giornali, e anche le testimonianze dell'epoca. Da qui l'annuncio fatto all'indomani dell'entrata in guerra, il 31 maggio 1915, di pubblicare le lettere degli *sportmen* lettori su "La Gazzetta dello Sport" e le loro foto su "Lo Sport Illustrato". Nell'editoriale di apertura del giornale il 25 dicembre 1917, a cura del suo direttore, Tullo Morgagni, la missione che "Nel Cielo" si dà è "la costanza nel divulgare al popolo le purissime glorie de' suoi figli nel cielo". Si tratterà della

celebrazione delle fulminee cacce nel sole e delle notturne crociere, fantastiche più d'ogni favola, degli assalti a un'insidia nello spazio e delle saettanti picchiate a mitragliare gli stormi di armati, del dramma e della gloria di piccole vite su piccole navi signoreggianti la terra le passioni e la morte a un unico voto la Patria.

Non saranno che "piccole tele vibranti ferrate" che permetteranno ciò che solo in aviazione è possibile in questa Grande Guerra che tutto travolge a terra, annullando l'individuo nelle trincee: "In aviazione ognuno ha la sua ora di gloria, perché ognuno ha il suo gesto e la sua fortuna". Non è comunque l'asso l'esclusivo oggetto delle attenzioni dei giornalisti sportivi²⁹. È il pilota, il navigante e l'osservatore³⁰:

Per far il pilota occorrono delle qualità fisiche e morali di prim'ordine: fisiche perché ogni volo è una sfida alla morte e con la morte non lotta e vince chi non ha il cuore saldo, i nervi d'acciaio ed i muscoli temprati alle più dure fatiche; morali perché l'uomo non è mai così solo e perciò lontano da ogni controllo come quando percorre centinaia di chilometri sul cielo nemico.

Si sale e si possono toccare i -45 °C. I muscoli del viso possono gelare. Si scende bruscamente di centinaia di metri diverse volte al giorno. Pressione sanguigna e sistema circolatorio sono messi a dura prova³¹. Molti di questi "giovani eleganti", continua il giornalista italiano Rino Alessi,

che ognuno invidia per la loro gaiezza, per il loro apparente attaccamento alla vita, per la loro bella tradizione familiare che spesso è legata al loro nome, per la cospicua fortuna patrimoniale che posseggono, scherzano con la morte come con una belle ammalatrice. E non battono ciglio. Muoiono con il sorriso sulle labbra, lanciando al cielo il loro motto romantico a guisa di antichi cavalieri, trasformano l'agonia più tragica, più frenetica, più spaventosa in un dolce saluto d'amore alla Patria, la vera ed unica amante del loro giovane, impareggiabile cuore.

Non sempre è così. "La paura sì, sempre la paura" dichiara un asso francese, Michel Coiffard, al giornalista Jacques Mortane³²: "ma quando ho messo i piedi a terra, non più la paura che mi prende. Lascia il posto alla più folle delle gioie e rido come se fossi al music-hall".

L'immagine del pilota – dell'"asso" della caccia fra le specialità la più spedibile e visibile per il grande pubblico – non è successiva alla Grande Guerra. Si è andata delineando nel corso della guerra stessa. L'hanno costruita giornalisti sportivi convinti di appartenere a un mondo, quello sportivo, che solo sa capire i moti dell'animo umano stretto in guerra.

Per l'eroe finalmente svenuto. Vorrei rendere omaggio al valore più che umano del Capitano Salomone. È un eroe vorrei scrivere e definire il carattere speciale del suo eroismo. Ma non siamo al tempo di letteratura, come quando una corsa di podisti o di ciclisti sembrava già anche a me un episodio epico. La letteratura degli aggettivi in genere non mi piace più: specie allorché mi trovo di fronte all'eroismo autentico. Debbo dirlo? In un giornale politico non oserei certe confessioni, e un giornale letterario per coloro che non siamo letterati di professione non esiste. Farò dunque la mia confessione su questo giornale che mi assicura la rude ospitalità disinteressata della gente sportiva, abituata ai fatti e non ai discorsi³³.

Occorre dunque aver ben presente da una parte il progresso, e cioè l'evoluzione delle tumultuose origini dell'aereo e dei suoi piloti; dall'altra che se un codice sportivo di comportamento e di immagine, di stile dell'aviatore/pioniere è sopravvissuto nell'aereo divenuto con la Grande Guerra "da sport per necessità arma" in questo "sport di sangue che è l'eccidio dei cieli", se questo codice sportivo di comportamento è sopravvissuto durante la guerra si tratta di un fenomeno storico transnazionale, che ha cioè contribuito a creare una comunità transnazionale che anima un mondo nuovo, l'aeronautica. Un esempio: la stretta di mano al nemico abbattuto, quella che Francesco Baracca descrive in una sua lettera alla madre, episodio riportato dal giornalista sportivo Vittorio Varale in "Nel Cielo", la rivista fondata nell'ottobre 1917 da Tullio Morgagni; così come lo stesso episodio – la stretta di mano degli aviatori britannici al tedesco abbattuto – nel giugno 1918 usciva sul "National Geographic" nell'articolo *Aces among Aces* del giornalista statunitense Laurence Driggs. E ancora l'omaggio ai nemici abbattuti. "Fausto Pesci appartiene alle nostre schiere. È della nostra gente di sport, salda, vigorosa. Occhio fermo, mano che non trema, anima di cavaliere antico"³⁴. Porta notizie del pilota austriaco che ha abbattuto alla squadriglia del nemico. Poi è il suo turno:

tutta la bellezza d'un saluto di spada e tutta l'eleganza d'un'epoca lontana. E poi messaggio analogo per il Capitano Pesci morto in volo inviato dagli austriaci. Un gesto d'un'eleganza e d'un romanticismo inconsueto. Per le vie dell'aria, gli sportmen dei nuovi sentieri, divenuti combattenti da ala a ala si rispettano e si salutano prima e dopo il combattimento. Lassù la guerra è rimasta pure. È rimasta ancora una gara la battaglia.

Questo è possibile perché in fondo "gli aviatori rimangono in questa guerra di strage brutale e di violenza insulsa, gli unici campioni della cavalleria", conclude il giornalista Nino Salvaneschi. Del resto la stessa macchina, l'aereo, non è un oggetto meramente nazionale ma transazionale, un oggetto cioè che si è andato elaborando, disegnando, concretando attraverso flussi di conoscenze, flussi di comportamento animati da attori nazionali secondo modalità di interazione internazionale, modalità formali – le missioni interalleate ad esempio, come quelle degli aerei Caproni e dei Pomilio negli Stati Uniti nel 1916-17 – e informali – le notizie alla squadriglia sugli assi amici e nemici, l'esperienza dell'abbattimento perpetrato o subito – e quindi modalità di interazione fra alleati e fra nemici, una sorta appunto di codice di comportamento fra *sportsmen*.

Questo codice di comportamento trae origine nell'"aeromania" acceleratasi nel 1904-06 con i voli in circolo dei Wright e il lancio del premio per la traversata della Manica prima del 1° gennaio 1910. Aeromania che, oltre all'inventiva, e alla creatività pionieristica, ha quale essenziale asse di sviluppo la competizione nutrita dalla conquista di record, dalla ricerca di nuove *performances*, dalla "mediatizzazione" dell'evento che ne rende le masse partecipi, dalla rottura degli schemi elitari della società del tempo grazie alla condotta in solitario dell'"impresa" dalla quale l'eroe esce vincitore di un nuovo tipo di sport "meccanico" come del resto lo sono l'automobile e la bicicletta – del 1903, l'anno dei Wright, è il primo tour de France organizzato da "Le Petit Parisien" e "L'Auto". Da qui dunque la necessità di interessarsi alla stampa "popolare", alla stampa specializzata e sportiva dell'epoca. Emblematico "Nel Cielo", specializzato nell'aviazione, a fronte del più generale "Lo Sport Illustrato e la Guerra", entrambi affiancano "La Gazzetta dello Sport".

Sono i giornalisti a creare gli assi, a farne delle celebrità: ho già citato lo statunitense Laurence Driggs, ma per esempio Roland Garros, al primo scontro il 1° aprile 1915, compare su "L'Illustration", grazie a un "certo" Jacques Mortane, che celebra il francese Georges Guynemer (morto a 23 anni nel settembre 1917), Mortane – ma non è che l'anagramma del suo vero nome, Jacques Romanet e continueremo a chiamarlo Mortane, come è conosciuto anche in Italia da Tullio Morgagni – Mortane che fonda nel novembre 1916 una rivista, "La Guerre aérienne illustrée", già capo redattore della rivista "La vie au grand air", giornalista sportivo; dal 1909 Mortane si è specializzato nell'aviazione, divenendo titolare della rubrica di aviazione al "Petit Parisien" e all'"Excelsior" ma soprattutto redattore all'"Aeronautics" di Londra e al "Flying" di New-York e allo scoppio della guerra parte volontario mitragliere, ma ritorna subito a Parigi; Mortane è una figura chiave dell'aviazione in Francia, al centro di una rete fra industriali, assi e militari. Lo ritroveremo collaboratore di "Nel Cielo", in contatto con D'Annunzio. Morgagni sceglie per "Nel Cielo" il giornalista del ciclismo, che è stato in Francia, Vittorio Varale che diventa il cronista dai campi di volo; con lui si organizzano per "driblare" la censura, per coinvolgere D'Annunzio nei premi che "Il Secolo Illustrato" organizza per i piloti con la Pirelli con l'obiettivo di sottrarli all'anonimato: "È un atto di psicologia elementare", scrive Varale, "quello di stimolare il rendimento individuale, e in questo caso dell'individuo in guerra, premiandolo con un riconoscimento o citazione pubblica a ogni sua impresa riuscita".

In realtà, a fronte di un denunciato eccessivo uso della censura, la stampa popolare sembra svolgere il ruolo di libero coadiuvante della propaganda del fronte interno, e della trincea, nel nostro caso della massa dei combattenti nel campo aviatorio, e dei loro "fans" nelle trincee che riceveranno "La Gazzetta" come i reparti in volo "Nel Cielo". I valori sportivi emergono innanzitutto ricordando le figure degli *sportmen* scomparsi, come Léon Hourlier e Léon Comès *sprinter* professionisti³⁵, del corridore automobilistico George Boilot "conosciutissimo per i grand prix dell'Automobile Club de France a Dieppe e dopo un omerico duello con la Fiat dell'americano Bruce Brown"³⁶, poi quelli dell'aviazione, come Adolphe Pégout³⁷.

Si tratta di poter scrivere degli eroi, *sportmen* in attività, dei piloti. La censura lo vieta, e inizia allora una campagna per "l'aviatore italiano [che] si muove nel perfetto anonimato" per poter avere anche in Italia "nos chasseurs... nos as" perché "l'uomo ha sempre fatto cose eroiche pensando di legare ad esse il proprio nome. Pur sotto l'impeto dei sentimenti più nobili e sublimi"³⁸ Lo faranno ma i giornalisti per Baracca, Ruffo, Stoppani³⁹. Solo più tardi l'Alto comando seguirà l'esempio francese nominando nel suo Bollettino il pilota che ha abbattuto 5 apparecchi; e poi seguiranno i nomi degli altri decorati. I Premi.

Il futuro dell'aviazione sul quale ci si interroga "Nel Cielo"⁴⁰, passa poi per la non cessata ricerca delle *performance* rappresentata dai record, come quelli di altezza, battuti dal tenente Guido Guidi il 9 novembre 1916: 7950 metri con -32°C in un'ora e 57 minuti, scendendo in volo librato in 10 minuti, contro il precedente record dell'alleato inglese Hawker, il 26 aprile 1916, a 7.200 metri⁴¹. Le gare continuano anche all'estero. Arriva a New York nell'agosto 1917, rimane sette mesi la missione degli aviatori italiani in America. Con i loro Caproni battono il record statunitense di altezza. Il 15 novembre 1917, il tenente Michel Ballerini sale a 6.000 metri in 28 minuti, poi il 20 a 6.350 senza passeggero; nonostante l'entusiasmo dell'Aero club statunitense per una trasvolata di 300 km da New York a San Francisco, il giornale ammette, "l'idea tramonta"⁴². L'avvio del servizio postale aereo sa d'impresa con "Il record sportivo di un asso del bombardamento": il "fulmineo" da Torino a Napoli e ritorno senza scalo. 1.600 km in 10 ore e 30 minuti del capitano Giulio Laureati, già nel raid su Lubiana con Ercole Ercole, su aeroplano di "fabbricazione nazionale" Sia e motore Fiat⁴³.

Resta infine l'impresa delle imprese a mostrare quanto valga lo "spirito sportivo": il volo su Vienna di D'Annunzio. Come scrive Varale: "volo sportivo sia pure. Nelle origini, negli effetti, nei protagonisti: in tutto. Ecco lo 'spirito sportivo' che risurge per li rami a realizzare la più grande impresa aviatoria di questo lieto periodo di guerra"⁴⁴. Diversi fra i partecipanti sono *ex-sportmen*, primo fra tutti il capitano Alberto Masprone, "campione di pentathlon dieci anni fa, campione bellissimo di agilità e di forza fisica non specializzato in un solo sport ma armoniosamente plasmato per tutti gli sports non ultimo dei quali (l'ultimo è il volo) il foot-ball".

Finita la guerra – Vittorio Varale scriveva su "La Gazzetta dello Sport" il 4 novembre *La velocità della vittoria. L'Italia batte ogni records* – "Nel Cielo", nel frattempo divenuto "Il Cielo", continuava a raccontare le imprese di guerra. Tullo Morgagni sarebbe morto in un incidente aereo su un Caproni. Commemorato dall'Aero club d'Italia e dall'Associazione aviatori aeronauti il 14 settembre 1919⁴⁵. Nel numero di ottobre 1919, seguiva la notevole partecipazione di aviatori italiani all'impresa di Fiume notando spavaldamente: "Il campo di Fiume è ottimo sotto tutti i rapporti e non ha che un solo difetto: è semplicemente a tiro di fucile dai serbi!". Con Tullo Morgagni, nonostante il tentativo di seguire la rinascita dello sport aviatorio – la "assoluta vittoria" italiana nella Coppa Schneider a Bournemouth contro inglesi e francesi – "Il Cielo" finiva. Lo sport in guerra era finito. La guerra aveva sacrificato la carriera di molti *sportmen*, come Amedeo Polledri⁴⁶:

Anch'egli un sacrificio della guerra che a lui come a tutti interruppe un periodo di miglioramento e di perfezionamento che non poté più riprendere o condurre a fine. Soldato a Bra si lamentava che con lo zaino affardellato sulle spalle, le marce gli facevano perdere la scioltezza e l'elasticità dei muscoli tanto necessarie per il corridore di velocità. Venne trasferito ad un reparto motociclistico a Torino e poi in aviazione a Cameri, il suo sogno. Il brevetto nel maggio 1916.

Un sogno spezzato, come quello di tanti *sportmen* aviatori. Più che per mano nemica, per malfunzionamento delle loro "macchine", non dopo aver sofferto. Polledri sarebbe tornato in pista nelle gare organizzate durante la guerra "ma non era più lo sprinter del 1914", non tanto perché non si allenasse. Lo faceva fra un collaudo e l'altro. Perché era divenuto collaudatore. Per il grande pubblico non forse un "imboscato" ma certo al riparo dal fronte. Non era così. Lasciamo Varale concludere:

Il suo lavoro di collaudatore lo sfiniva, rischioso, ingrato, gli tagliava i nervi. Peggio che la guerra. Andava su su a provare la robustezza degli aerei, gli sbatteva contro i venti e le nubi, li piegava, li misurava in ogni cellula, li sottoponeva a tutti gli sforzi. Faceva rabbrivire i milanesi ma non scherzava lassù non faceva la rondinella del cielo compieva il suo dovere di soldato. E quando scendeva a terra pallido sudato quasi febbricitante consegnava ad altri l'aeroplano, ormai sicuro perché prendesse la via del fronte e degli ori vittoriosi.

5. Conclusioni

L'analisi della ricostruzione che poteva essere fatta dalla stampa sportiva della Grande Guerra nei cieli, anche alla luce di questi pur limitati esempi tratti da "La Gazzetta dello Sport" e da "Nel Cielo", crediamo possa avere un ruolo interpretativo rilevante da una parte nella storiografia dedicata alle radici del fascismo nell'Italia del 1915-1918; dall'altra, nella storiografia sull'aviazione che non può vedervi, come il nostro accenno alle origini del volo voleva sottolineare, una storia esclusivamente nazionale.

Se è innegabile – emblematica è la figura di Attilio Longoni⁴⁷ – il recupero che il fascismo fa dell'aviazione per la sua propaganda⁴⁸, in un quadro generale della spinta del Regime per la modernità⁴⁹, e sfruttando la rappresentazione sportiva che ne era stata fatta prima e durante la Grande Guerra⁵⁰, non si tratta di una predisposizione dell'aviazione e dell'immagine che durante la guerra se ne era data. Anche l'Unione Sovietica colse nell'arma aerea, proprio grazie alla sua modernità, e favorendone le attività sportive collaterali, come il volo a vela, una fonte della propria propaganda interna. La sfruttò anche nei confronti dei paesi europei, e degli Stati Uniti, dai quali voleva trarre conoscenze tecno-militari pur muovendosi in uno scenario politico-diplomatico assai fluido⁵¹. L'aviazione anche intesa come "sport tragico" non rappresentava di per sé un terreno fertile per il totalitarismo. Lo mostra negli anni Trenta l'esperienza multiforme francese⁵², che spazia dal radical-socialista e ministro Pierre Cot che fu *compagnon de route* degli "alleati" sovietici⁵³, al mito dell'*aéropostale* Jean Mermoz, l'aviatore delle Croix-de-Feu, favorevole a un regime autoritario⁵⁴.

Seguendo gli studi storici sull'impatto socio-culturale delle nuove tecnologie⁵⁵, la Grande Guerra nei cieli porta alla creazione di un mondo nuovo, quello aeronautico, con le sue modalità di interazione fra macchine e uomini, le prime prodotti transnazionali, frutto di flussi di conoscenze che non era possibile bloccare alle frontiere, incapsulare a livello nazionale, perché si tratta di flussi animati da una comunità "epistemologica" di scienziati e imprenditori, di tecnici e progettisti, che vivono secondo una cultura sociale propria, frutto dello sviluppo accelerato dell'aviazione durante la guerra, che ha deflagrato le appartenenze nazionali. Forse

è esagerato, eppure la figura dell'asso, con il suo "codice d'onore", la sua "cultura sociale", non potrebbe ben rappresentare questo *homo aeronauticus*, solo momentaneamente, a causa della guerra, prigioniero del suo appartenere a una patria, ma in realtà cittadino di un nuovo mondo, il mondo aeronautico? Interconnettendo l'approccio socio-culturale alla storia dell'aeronautica⁵⁶ con l'interpretazione transnazionale di alcuni fenomeni della storia delle relazioni internazionali, una risposta, che crediamo positiva, la fornirebbe proprio l'analisi della rappresentazione che la stampa sportiva fa durante la Grande Guerra dell'aviazione. Limitandosi a "La Gazzetta dello Sport" e a "Nel Cielo", ci viene presentato un mondo aviatorio che spazia dai piloti – da caccia, bombardamento, osservazione – al personale "lurido", i meccanici, tutti inseriti in una "squadra", volendone cogliere dei tratti che sono propri del mondo sportivo dove l'appartenenza a una squadra, finanche nazionale, non annulla l'adesione a un riconoscimento di regole e valori che fanno dello sport, anche del più individuale, un gioco comunitario.

Davanti a una platea statunitense, un pilota francese spiegava nel gennaio 1918 come il combattimento aereo fosse appunto "un gioco, un gioco meraviglioso, un gioco di avventura, di brividi senza fine, di emozionante eccitazione, un gioco nel quale coraggio, audacia, resistenza, determinazione, capacità e intelligenza procuravano onore in vita oppure, se così avesse deciso il fato, gloria nella morte"⁵⁷. È quest'ultimo elemento inalienabile che ha fatto sì che la guerra sia stata tutt'altro che uno sport.

NOTE

1. O. CHANUTE, *Progress in Flying Machines*, in "The Railroad and Engineering Journal", ottobre 1891-dicembre 1893.
2. Così hanno fatto i fratelli Wright: *Miracle art Kitty Hawk. The Letter of Wilbur and Orville Wright*, a cura di F.C. Kelly, New York, Da Capo, 2002.
3. C.R. ROSEBERRY, *Glenn Curtiss. Pioneer of Flight*, Syracuse, Syracuse University Press, 1991; S. SHULMAN, *Unlocking the Sky. Glenn Hammond Curtiss and the Race to Invent the Airplane*, New York, Harper-Collins, 2002.
4. J.M. OLIVIER, *Aux origines d'une nouvelle arme pressentie comme décisive (fin XVIIe siècle-1913)*, in *Histoire de l'Armée de l'Air et des forces aériennes françaises du XVIIe siècle à nos jours*, a cura di J.M. Olivier, Toulouse, Privat, 2014, p. 35.
5. *Comme un oiseau. Les frères Wright conquièrent le ciel du Mans*, a cura di J. Bréau, Le Mans, La Reinette, 2008.
6. A. CALDERARA, *Nell'azzurro. L'aeronautica dalle sue origini leggendarie ai giorni nostri*, Torino, Paravia, 1928; L. CALDERARA, A. MARCHETTI, *Mario Calderara. Aviatore e Inventore*, Firenze, LoGisma, 1999.
7. *La stagione sportiva del volo*, in "Rivista mensile del Tci", agosto 1909.
8. F. CAFFARENA, *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Torino, Einaudi, 2010, pp. 45-46.
9. B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Milano, Mursia, 2011, p. 22.
10. R. WOHL, *A passion for wings. Aviation and the Western imagination*, Yale, Yale University Press, 1994.
11. Responsabile per i dirigibili; avrebbe portato a Roma i Wright nel 1908, e futuro responsabile della neonata Direzione tecnica dell'aeronautica nel gennaio 1915 fino alle dimissioni in contrasto con il generale Cadorna; B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra* cit., p. 587.
12. A. CHAMPEAUX, *Michelin et l'aviation 1896-1945. Patriotisme industriel et innovation*, Paris, Lavauzelle, 2006, pp. 45-52.

13. E. CHADEAU, *Les entreprises aéronautiques françaises 1909-1946*, Archives économiques du Crédit Lyonnais, 1996.

14. E. CHADEAU, *L'industrie aéronautique en France 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987 pp. 49-57; P. FACON, *Histoire de l'armée de l'air*, Paris, La documentation française, 2009, pp. 13-27.

15. B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana nella Grande Guerra* cit., pp. 28-35. Sulla mobilitazione industriale: F. DEGLI ESPOSTI, *L'economia di guerra italiana*, in "Annali La Malfa", 2013, pp. 187-211. Per l'aviazione in particolare: A. CURAMI, *I primi passi dell'industria aeronautica italiana*, in *La Grande Guerra aerea 1915-18: battaglie, industrie, bombardamenti, assi, aeroporti*, a cura di A. Curami e A. Massignani, Novale di Valdagno, Rossato, 1994; A. ASSENZA, *Il Generale Alfredo Dallolio. La mobilitazione industriale dal 1915 al 1939*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, 2010, pp. 51-80.

16. S. DAN LOMBARDI, *Ali di tela. Tra mito e storia: l'aviazione italiana dalle origini alla Grande Guerra*, Bassano, Itinera, 2005, p. 29.

17. V.V., *Sul ring della morte*, in "Lo sport Illustrato", luglio 1918.

18. S. NICOLAU, *Reims 1909. Le premier meeting aérien international*, Le Bourget, Musée de l'Air et de l'Espace, 1999; J.P. PROCUREUR, *La Grande Semaine d'aviation de la Champagne (22-29 août 1909)*, Reims, Fradet, 2009.

19. L. BARZINI, *Trionfi dell'aviazione a Reims*, in "La Domenica del Corriere", 12 settembre 1909.

20. P. DEMETZ (trad. it.), *Aeronauti. Kafka, Brod, d'Annunzio e Puccini al Circuito Aereo di Brescia del 1909*, Milano, Garzanti, 2004, pp. 49-51; *Circuito aereo di Brescia*, Milano 1909; *Il volo degli uomini; teoria, storia dell'aviazione e guida al I Circuito aereo di Brescia*, Milano 1909.

21. "La Gazzetta dello Sport", 22 novembre 1909.

22. C.A. BANCHE, *Il giornalismo sportivo in Italia*, in "Almanacco dello Sport: La vita sportiva dell'Italia e dell'estero in tutte le Sue manifestazioni. La Guerra e lo Sport", a. III, 1916.

23. L'aggettivo "sportivo" attraversa tutto il volume di F. CAFFARENA, *Dal fango al vento* cit.

24. *Volare! Futurismo, aviomania, tecnica e cultura italiana del volo 1903-1940*, a cura di A. Andreoli, G. Caprara, E. Fontanella, Roma, De Luca, 2003; R. WOHL, *A passion for wings* cit., pp. 253-289.

25. L. ROBÈNE, *L'Homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, 2 voll., Paris, L'Harmattan, 1998.

26. *Voli di guerra della "rondinella" serg. Amedeo Polledri, campione italiano ciclista dalla bicicletta all'aeroplano*, in "La Gazzetta dello Sport", 8 febbraio 1918.

27. USSMA, *Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana, I. L'Aeronautica militare italiana dal 1884 alla guerra di Libia*, Roma, USSMA, 1989; F. PEDRIALI, *L'Aeronautica italiana nelle guerre coloniali. Libia 1911-1936. Dallo sbarco a Tripoli al governatorato Balbo*, Roma, Ussma, 2008.

28. E. BUGNI, *L'aviazione alle grandi prove. Dai records alla guerra*, in "La Gazzetta dello Sport", 5 febbraio 1915. Errico Bugni scriverà anche su "Nel Cielo".

29. Anche se eclatante sarà il caso del rapporto di Vittorio Varale con Francesco Baracca, tanto da permettergli di pubblicare poco dopo la morte le sue lettere alla madre, avviando una pratica poi sperimentata anche con Gino Allegri, deceduto in un incidente aereo, uno dei componenti del volo su Vienna. Verranno pubblicate le sue lettere alla sorella: *Due sportivi in aviazione*, in "Nel Cielo", 18 agosto 1918. Nelle carte Varale, conservate presso la Biblioteca di Belluno, nulla è rimasto dell'eventuale corrispondenza con Baracca o con la sua famiglia così come della corrispondenza su materie di aviazione; solo una missiva a Morgagni sull'opportunità di sfruttare la presenza di D'Annunzio al fronte per un giro fra le unità che avrebbero ricevuto gli attrezzi sportivi donati da "La Gazzetta".

30. R. ALESSI, *Sul fronte senza trincee. I compiti della nostra aviazione militare*, in "La Gazzetta dello Sport", 9 febbraio 1917.

31. E. MAHIEU, *Le combat aérien: une épreuve physique et morale*, in J.M. OLIVIER, *Aux origines d'une nouvelle arme pressentie comme décisive* cit., p. 113.

32. J. MORTANE, *Un grand as: Coiffard*, in "La Guerre aérienne illustrée", 22 agosto 1918.

33. I. CAPPA, *Lo sport di sangue che è l'eccidio dei cieli ha in Italia due martiri noti Bailo e Barbieri, e quel dolente epico superstita Salomone*, in "La Gazzetta dello Sport", 28 febbraio 1916.

34. N. SALVANESCHI, *Messaggi aerei. ...qualche atto cavalleresco... tra le stelle e le nubi più purezza dove rifugiarsi lo spirito cavalleresco*, in "La Gazzetta dello Sport", 23 ottobre 1916.

35. Hourlier e Comès muoiono precipitando con l'aeroplano che tante volte condussero trionfi contro gli odiati nemici, in "La Gazzetta dello Sport", 25 ottobre 1915.

36. *La morte dell'aviatore George Boillot il grande campione automobilistico in un combattimento aereo*, in "La Gazzetta dello Sport", 26 maggio 1916.

37. *La morte del re dell'aria. Pégout ucciso in un combattimento aereo. Dal "looping" alla morte per la gloria della Patria*, in "La Gazzetta dello Sport", 6 settembre 1915.

38. *Psicologia di guerra. L'individuo nelle battaglie del cielo. C'è una vecchia questione nuova nella nostra aviazione? Prende a parlarne lo "Sport Illustrato e la Guerra"*, in "La Gazzetta dello Sport", 2 ottobre 1916.

39. O. LATINI, *Parliamo di aviazione? Solo per l'aviazione si tace s'impone il silenzio l'aviazione è la torre d'avorio, la salvaguardia del tabù mitico. È sacra, ma è anche "la grande dimenticata"...*, in "La Gazzetta dello Sport", 19 gennaio 1917.

40. *Il futuro dell'aviazione civile*, in "Nel Cielo", 18 marzo 1918.

41. *Omologazione del record di Guidi*, in "La Gazzetta dello Sport", 29 gennaio 1917.

42. *Successi aviatori italiani in America*, in "La Gazzetta dello Sport", 21 giugno 1918.

43. P. TALICE, in "La Gazzetta dello Sport", 27 agosto 1917.

44. V.V., *Spirito sportivo e uomini sportivi nel gran volo degli Ansaldo su Vienna*, in "La Gazzetta dello Sport", 16 agosto 1918.

45. In "Il Cielo", 25 settembre 1919.

46. V. VARALE, *Amedeo Polledri muore in una caduta di aeroplano. Ieri domenica, La rondinella caduta*, in "La Gazzetta dello Sport", 7 ottobre 1918.

47. Giornalista alla "Gazzetta dello Sport", pilota in Macedonia e Albania; nel marzo 1919 segretario cittadino del fascio milanese, in maggio diventa Segretario nazionale dei Fasci italiani di combattimento fino all'agosto 1920; alla marcia su Roma, giornalista al "Secolo illustrato" che lascia alla fine del 1919 per aprire il settimanale "La Gazzetta dell'Aviazione"; nel 1922, fonda il mensile "L'Ala d'Italia". Nel 1920, aveva costituito l'Associazione italiana aeronautica divenuta (1925) la Lega italiana aeronautica; del 1931 il suo volume su *Fascismo ed aviazione: gli aviatori nella rivoluzione fascista*, quando diventa Segretario generale della corporazione *Gente di mare e dell'aria*, e nel 1932 presidente dell'Aero club di Milano.

48. E. LEHMANN, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, Utet, 2010.

49. M. DI GIOVANNI, *Scienza e potenza. Miti della guerra moderna, istituzioni scientifiche e politica di massa nell'Italia fascista (1935-1945)*, Torino, Zamorani, 2005.

50. F. CAFFARENA, *Dal fango al vento* cit., pp. 187-204.

51. D. BURIGANA, *Armi e Diplomazia. L'Unione sovietica e le origini della Seconda Guerra mondiale (1919-1939)*, Firenze, Polistampa, 2006.

52. T. VIVIER, *La politique aéronautique militaire de la France (janvier 1933-Septembre 1939)*, Paris, L'Harmattan, 1997.

53. S. JANSEN, *Pierre Cot. Un antifasciste radical*, Paris, Fayard, 2002.

54. E. CHADEAU, *Mermoz*, Paris, Perrin, 2000.

55. S. KERN, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1983.

56. Aperto da R. WOHL, *A passion for wings* cit., e rappresentato in Italia da F. CAFFARENA, *Dal fango al vento* cit.

57. J. DE SIEYÈS, *Aces of the Air*, in "National Geographic", XXXIII, gennaio 1918 cit. in R. WOHL, *A passion for wings* cit., p. 239.