DOPPIOZERO

31 luglio 1944. L’ultimo volo di Saint-Exupéry

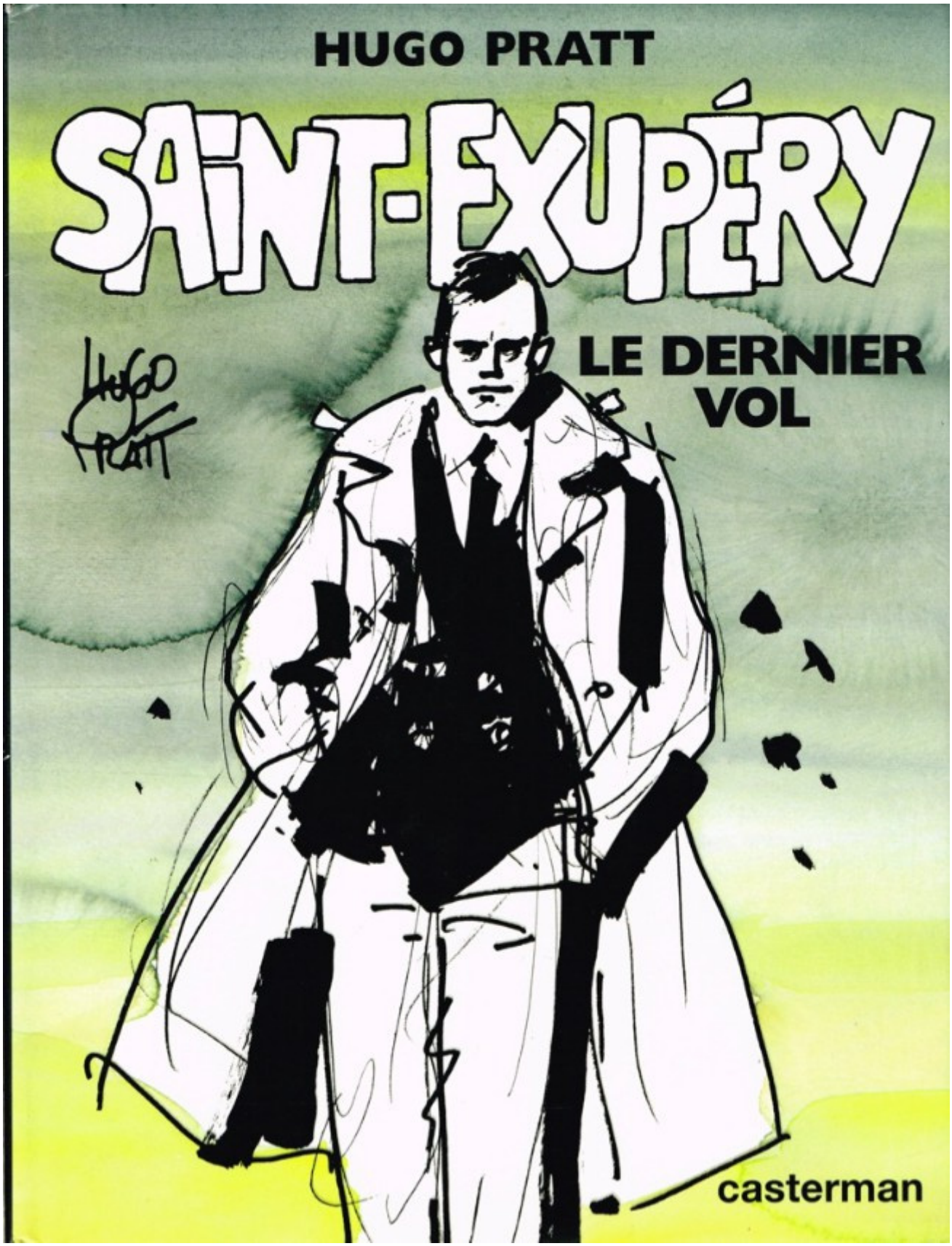
Giuseppe Mendicino
31 Luglio 2025

Alle 11.30 del 31 luglio 1944 un bimotore Lightning P38 delle forze alleate scompare dai radar, a bordo solo il pilota, lo scrittore Antoine de Saint-Exupéry. L’aereo, non armato, era impegnato in un volo di ricognizione. Per molto tempo non si saprà se il velivolo si sia inabissato nel Mediterraneo per un guasto ai motori o se sia stato abbattuto da un caccia nemico. Poi, dopo molti anni, qualcosa riaffiora, dal mare e dalla memoria. Il 7 settembre 1998 il comandante di un peschereccio francese trova nella rete per la pesca a strascico un braccialetto d’argento con il nome dello scrittore e due spezzoni metallici del bimotore. Nel 2008, un ex pilota tedesco, Horst Rippert, afferma di aver inseguito e colpito con il suo Messerschmitt un aereo alleato come quello, nella stessa data. E su quel largo tratto di mare, il 31 luglio del ‘44 c’era un solo Lighting P38 in volo. Episodi e scoperte che nulla tolsero e nulla aggiunsero alla leggenda di Saint-Exupery, noto al grande pubblico per *Il piccolo principe*, una favola morale tradotta e venduta in tutto il mondo, e autore di opere in bilico tra romanzo, saggio e diario come *Corriere del sud*, *Volo di notte*, *Terra degli uomini*, *Pilota di guerra*, e l’incompiuto *Cittadella*. L’edizione quasi completa delle sue opere, pubblicata nel 1953 dall’editore francese Gallimard nella prestigiosa Bibliothèque de la Pléiade è una delle più vendute della collezione, insieme a quelle di Albert Camus e Marcel Proust.

Le sue storie erano romanzi non storie autobiografiche, anche se prendevano spunto da eventi realmente avvenuti nel corso degli anni. Eventi spesso memorabili, in decenni in cui il volo era l’esperienza umana che più affascinava giovani e meno giovani, un modo per sentire ancora il brivido dell’avventura, e anche una via di fuga da una realtà politica e umana a volte disperata e angosciante, tra guerre mondiali, rivoluzioni e guerre civili. Nella prima metà del Novecento l’aereo ripropose in parte il fascino della navigazione, a vela e non solo, che nel secolo precedente aveva spinto tanti scrittori a creare storie indimenticabili. Navigatori del cielo come Charles Lindbergh e Amelia Earhart erano noti e amati in tutto il mondo.

A parte la favola del *Piccolo principe*, comunque ambientato tra stelle e pianeti, quasi tutte le storie di Saint-Exupéry riguardano il volo, non gesto eroico fine a se stesso, bensì impresa legata a uno scopo: tra gli anni Venti e Trenta per consegnare la posta aerea verso luoghi lontani, in Africa e in Sud America, attraverso deserti e montagne, durante il secondo conflitto mondiale per difendere libertà e civiltà aggredite dalla barbarie. Un individualismo coraggioso e generoso, mai finalizzato al bel gesto, sempre al servizio di una causa comune per la quale valesse la pena lottare, e magari morire.

Era nato il 29 giugno del 1900 a Lione. Orfano di padre a 4 anni, era cresciuto in un ambiente felice, con una madre che stimolava nei figli il desiderio di libertà, conoscenza e fantasia. I giorni e i giochi trascorsi nell’ampio giardino di Saint-Maurice resteranno per sempre un rifugio dello spirito, per resistere nei momenti difficili.



Il libro che Hugo Pratt dedico ad Antoine de Saint-Exupe?ry. Copyright Cong SA Svizzera.

Divenuto adulto, dopo un tentativo di entrare nella scuola navale (non supera l'esame d'ammissione) ottiene maggior successo con l'aviazione, conseguendo il brevetto di pilota militare nel 1921, in Marocco (allora protettorato francese). Il volo lo appassiona sin da bambino. I primi lunghi voli li effettua proprio laggiù, dove è dislocato il suo reggimento. È affascinato dal deserto e da Rabat, mentre non ama Casablanca e i luoghi troppo "civilizzati". Tornato in Francia, per vivere si adatta a svolgere impieghi amministrativi che

sono fonte di noia e frustrazione. La sua vita sentimentale è deludente, il fidanzamento con Louise Will, una ragazzina di grande bellezza e sensibilità, si chiude presto, soprattutto per le incertezze di lui sul proprio futuro.

Il 1926 è l'anno della svolta, viene pubblicato il primo racconto, *L'aviatore*, e Saint-Exupéry, ottenuto anche il brevetto civile di pilota, viene assunto dalla Compagnie Latécoère, che effettua il servizio postale tra Tolosa e Saint-Louis in Senegal. Un mestiere pericoloso, molti gli incidenti e le perdite umane tra piloti e meccanici. È orgoglioso di quel lavoro, lo svolge con perizia tecnica, sia nel preparare i motori sia in volo. Commette anche errori, ma è apprezzato per il coraggio e le indubbie capacità aviatorie, tanto che l'anno dopo viene promosso capo scalo a Cap Juby nel Sahara Spagnolo. Il suo è un coraggio responsabile, verso il servizio e verso i compagni. Il rischio senza uno scopo non lo attrae affatto. Nella compagnia piace anche la sua sorprendente abilità diplomatica, che utilizza con i capi tribù locali per far liberare alcuni piloti caduti con l'aereo e catturati.

In Africa scrive il suo primo romanzo, *Corriere del Sud*, imperniato sulle esperienze, fortunate e no, vissute con gli aerei della compagnia. L'opera ottiene subito un buon successo di critica e di pubblico, la gioia è aumentata dall'affermazione definitiva come pilota, raggiunta sia con l'esperienza africana sia superando in Francia corsi altamente qualificati. Saint-Exupéry è un intellettuale e un uomo d'azione che ama la precisione, nel mestiere di aviatore come in quello di scrittore.

Nel 1929 gli viene affidato il compito di dirigere a Buenos Aires la filiale argentina della Compagnie Aéropostale. L'America del Sud è un luogo dove le grandi distanze sono dense di luoghi meravigliosi e terribili: le foreste senza fine del Brasile, le cime altissime e innevate delle Ande, le pianure della Patagonia. Con lui vengono inaugurati collegamenti aerei mai osati prima, tra i quali il tratto Tolosa – Buenos Aires attraverso l'Atlantico, dove nel 1936 perirà l'amico Jean Mermoz, uno dei migliori piloti di quegli anni. Nel 1930, giovanissimo, Antoine de Saint-Exupéry riceve la Legion d'onore per l'aeronautica civile, ma volare è ancora e sempre un rischio: in Argentina come prima in Africa, esce malconcio ma vivo da alcuni incidenti. Il suo amico Henri Guillaumet si salva da un atterraggio forzato tra le Ande, d'inverno, camminando per sessanta chilometri in condizioni disperate, tra nevi e saliscendi vertiginosi. Antoine partecipa attivamente alle ricerche; quando sei anni dopo si troverà in una situazione analoga, sceglierà la direzione da prendere ripensando a quella seguita dall'amico.

Al ritorno in Francia da questo avventuroso lavoro ai confini del mondo, Antoine porta con sé un patrimonio di ricordi e un manoscritto, il testo di un nuovo libro, *Volo di notte.* André Gide ne è entusiasta, e ne scrive la prefazione. È ancora un libro che prende spunto da esperienze dirette, viste e vissute, sublimate a saggio-racconto con valenze universali: azioni avventurose e del tutto reali si intersecano a riflessioni etiche e descrizioni pittoriche della natura, favorite dalla sua innata propensione per l'arte. Nei lunghi voli notturni gli fanno compagnia le luci del cruscotto e quelle delle stelle, in basso il brillio di piccoli e grandi agglomerati urbani, lontanissimi, non solo per la distanza, in alto e intorno a sé i primi chiarori di albe indimenticabili.

Sin da ragazzo ha letto molta poesia, Baudelaire e Mallarmé soprattutto, e nelle pagine lo si avverte, la ricerca della parola esatta e più espressiva arricchisce la vena narrativa, la rapida cadenza delle azioni.

Volo di notte, pubblicato da Gallimard, vende migliaia di copie in Europa e negli Stati Uniti, e nel 1932 diverrà un film, *Night Flight*, protagonista Clark Gable.

Nella vita privata gli alti e bassi sono invece la regola, a Buenos Aires ha conosciuto la pittrice e scultrice Consuelo Suncin Sandoval, una donna tanto affascinante quanto inquieta. I due si sposano nel 1931. L'anno dopo non ha risorse per impedire che la madre, per l'impossibilità di mantenerla, venda la grande dimora di Saint-Maurice, il dolore è molto forte.

Nel febbraio del 1938 tenta un'altra impresa, un volo New York – Terra del Fuoco, ma durante la tappa in Guatemala l'aereo non riesce a decollare a causa del sovraccarico di carburante e impatta malamente contro il

fondo della pista. Antoine riporta diverse gravi fratture, vive l'incidente come una sconfitta, che si somma ai problemi con Consuelo e alle difficoltà economiche.

Con *Terra degli uomini*, uscito l'anno dopo, raggiunge forse il suo più alto risultato letterario. L'opera viene premiata dall'Académie française come miglior romanzo dell'anno; si incentra su due salvataggi: quello di Guillaumet dalle nevi e dal freddo delle Ande e quello di Antoine e del suo meccanico dalle sabbie ardenti del deserto.

Nel libro Saint-Exupéry riversa, elevandone la qualità di scrittura, sei articoli pubblicati agli inizi del 1936 nel quotidiano L'Intransigeant, il racconto di un'avventura disperata e terribile quanto fortunata nell'esito finale.

Saint-Exupéry era partito da Parigi per Saigon nel tentativo di battere il record di velocità del viaggio. Per l'impresa il Ministero dell'Aviazione Francese aveva previsto e stanziato un premio di 150.000 franchi, che avrebbe rinfrancato non poco l'incerta condizione delle sue finanze. Il volo inizia il 29 dicembre del 1935,

con lui il meccanico André Prévost. L'aereo, un piccolo monomotore, impatta la mattina dopo su un altopiano del deserto libico, a 270 chilometri orari. Una scia di oltre duecento metri, poi l'aereo si ferma, semidistrutto, i due sono ammaccati ma vivi. Per quanto tempo ancora? Sono in mezzo al deserto e con i mezzi di allora impossibili da localizzare. I nomadi, i viaggiatori, gli ufficiali coloniali che ha conosciuto gli hanno spiegato che si può resistere 19 ore senza bere, non di più, poi gli occhi si riempiono di luci, e arriva la fine. Dopo peripezie e sofferenze indicibili, riescono a raggiungere una piccola oasi e vengono salvati da alcuni beduini.

In *Terra degli uomini,* la scrittura lirica ed evocativa, al tempo stesso precisa e incalzante, innalza quegli eventi drammatici a letteratura. Episodi e ricordi sono legati da temi fondamentali per l'autore, il dovere di sentirsi responsabili delle proprie azioni e degli altri, il desiderio di lontananza e il bisogno di sentirsi compreso, di essere utile, di lasciare un segno nel mondo. Nella prima pagina di *Terra degli uomini* c'è una frase che esprime bene il senso del suo volare solitario ma partecipe degli altri: "*In mezzo a quelle stelle vive, quante finestre chiuse, quante stelle spente, quanti uomini addormentati… […] Bisogna pur cercare di comunicare con qualcuna di queste luci che risplendono, di luogo in luogo, nella campagna*".

Il libro, oltre che in Francia, viene apprezzato in molti altri Paesi, negli Stati Uniti soprattutto, dove, con il titolo *Wind, Sand and Stars,* riceve il National Book Award e ad Antoine viene offerta una tournée di affollate presentazioni. *Terra degli uomini* è venduto molto anche in Italia; durante la Seconda guerra mondiale, il tenente Nelson Cenci se lo porta in Russia, e un giorno, nel caposaldo sul Don, lo dona a un giovanissimo sottufficiale, Mario Rigoni Stern. La frase che Guillaumet scampato allo schianto dell'aereo, ripete a se stesso mentre si trascina per giorni tra la neve – "*La salvezza sta nel fare un passo. Ancora uno*." –, diverrà un *refrain* ripetuto tante volte dal protagonista del *Sergente nella neve* durante la tragica ritirata.

Nel 1940 Saint-Exupéry rientra in Francia e viene arruolato come capitano di aviazione, ma senza idoneità al volo, a causa delle sue condizioni fisiche compromesse dagli incidenti. Non si dà per vinto, e muove mari e monti per avere un incarico operativo. E così, con un Bloch 274, compie una serie di missioni per fotografare le manovre e la consistenza dell'esercito tedesco, anche sui cieli della Germania. Molti aerei del suo gruppo di ricognizione saranno abbattuti, tanti i caduti. Antoine si fa valere, tanto da meritarsi una croce di guerra, ma è avvilito dalla inaspettata fragilità delle Forze francesi. Racconterà quel periodo della sua vita in *Pilota di guerra,* pubblicato nel 1942.

La sconfitta della Francia per lui è un trauma, una vergogna. Disprezza i sostenitori di Vichy e i collaborazionisti, ma ha una forte antipatia personale per De Gaulle, che ritiene un trombone vanesio. Un giudizio non del tutto errato, ma Antoine sbaglia a non capire che in quel momento una personalità molto forte era indispensabile per consolidare un'alternativa al regime di Vichy. Il carattere individualista lo rende refrattario ad aderire a un partito o a un movimento, ma la sua opposizione al nazifascismo è netta e forte. Negli Stati Uniti i discorsi di Churchill e *Pilota di guerra* sono ritenuti i testi più utili per sostenere con forza la causa della lotta per la libertà. In Francia viene invece osteggiato sia da Vichy sia da De Gaulle. Pesante l'accusa di André Breton di essere troppo indulgente verso Vichy e politicamente non schierato; lui gli risponde con una lettera dove emerge la sua personalità critica e libera, appassionata e disillusa: "[…] *la mia squadriglia aerea ha visto riuniti commilitoni di destra e di sinistra, credenti e non credenti. Tanti sono morti, e precisamente per spirito di resistenza al nazismo. Lei ne avrebbe fatti impiccare i tre quarti. […] lei è l'uomo delle scomuniche, della cieca ortodossia, dei campi di concentramento dello spirito*".

Saint-Exupe?ry accanto al suo piccolo aereo monomotore, semidistrutto nell'impatto con il deserto libico.

Tra i caduti in volo, anche il suo amico Guillaumet, precipitato nel Mediterraneo nel novembre del 1940 dopo essere stato mitragliato per errore da un aereo italiano – tra Francia e Italia era in vigore un armistizio –. Il velivolo era disarmato, Guillaumet stava portando a Beirut l'alto Commissario francese per il Levante Jean Chiappe.

Nel 1943 esce *Il piccolo principe*, edito a New York in inglese e in francese. È la storia, notissima, di un pilota che compie un atterraggio di fortuna nel deserto, e lì incontra uno strano bambino. Una favola morale originale e comprensibile a tutte le latitudini. Su questo libro senza tempo invito a leggere l'approfondimento che Giovanna Zoboli scrisse qualche anno fa su doppiozero.

In Francia sarà pubblicato nel 1945, senza il suo autore. Sì, perché Antoine de Saint-Exupéry scompare nel nulla il 31 luglio nel 1944, mentre pilota da solo un Lighting P38 partito da Bastia in Corsica e diretto verso la regione tra Grenoble e Nancy. È una missione di ricognizione, l'aereo non ha armi di alcun tipo. Nonostante lo stato di salute precario, aveva insistito nuovamente per fare la sua parte, mettendo la sua abilità di pilota al servizio del suo Paese.

Molti sperarono che si fosse salvato ancora una volta, in modo rocambolesco e disperato, come era già avvenuto in passato. Ma quella volta Antoine si perse davvero tra mare e stelle, e non ci fu ritorno.

Nota di lettura

Oltre ai suoi libri, specie *Terra degli uomini*, consiglio di leggere il volume in cui Bompiani trasfuse nel 1994 una parte dell'opera omnia pubblicata da Gallimard, e due buone biografie tradotte e pubblicate in Italia, quella di Stacy Schiff pubblicata da Bompiani e quella di Bernard Marck pubblicata da Odoya. Piacevolissimo e poetico il ritratto che gli dedicò Hugo Pratt in *Saint-Exupéry. L'ultimo volo*. Merita un ascolto infine la bella canzone di Francesco De Gregori ispirata a *Pilota di guerra*. Primo Levi inserì Antoine

Saint-Exupéry nell'antologia che raccoglie i suoi riferimenti etici e culturali, *La ricerca delle radici*, edita da Einaudi nel 1981.

Leggi anche:
Giovanna Zoboli, *Quando uno disegna una pecora. Sul Piccolo Principe*

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO