DOPPIOZERO

Avanti e indietro per il cielo

Alberto Volpi
30 Ottobre 2011

“È merito di Giulio Douhet”, come scrive Italo Balbo nell’introduzione a *Il dominio dell’aria e altri scritti* (1932) del generale piemontese prematuramente scomparso, “aver richiamato per primo l’attenzione di tutti sul problema della guerra aerea”. Egli nel 1921, riflettendo sulla grande guerra, delineava i probabili scenari del prossimo conflitto, sottolineando l’attitudine offensiva dell’aereo che permette una libera scelta degli obiettivi, senza che il nemico possa a sua volta individuarlo in precedenza, e su cui anzi concentrare con grande rapidità le proprie forze minacciandolo per un raggio d’azione assai largo. A ciò il nemico non può rispondere con altrettanta velocità di manovra. Douhet prefigura insomma il superamento della guerra di posizione difensiva appena combattuta a favore di una offensiva dovuta all’introduzione del nuovo mezzo bellico, che diviene più economica e razionale poiché “per difendersi da un’offensiva aerea occorrono più forze che non per attaccare.” La comparsa dei primi aerei da combattimento non fu decisiva per le sorti della prima guerra mondiale. Si limitò nella quantità, nell’efficienza tecnica e nel coordinamento, probabilmente anche per una ancor scarsa considerazione da parte degli stati maggiori legati ad una più tradizionale visione del conflitto. Douhet intuisce però, da tale parziale utilizzo nemico soprattutto sulle città venete, il potenziale devastante dell’aviazione, che in effetti sarà determinante per la vittoria finale degli alleati. Scrisse a tale proposito Albert Speer: “Potevo intuire l’esito della guerra quasi ogni giorno osservando i cieli meridionali, quando i bombardieri della 15° Air Force americana dalle loro basi in Italia attraversavano le Alpi per andare a colpire i bersagli industriali tedeschi.”

L’idea stessa di libertà, velocità e distruttività insita nell’aviazione ne fa lo strumento, assolutamente nuovo ma assolutamente adatto del raid, tanto che questo sostantivo s’associa ormai istintivamente, a partire dalla seconda guerra mondiale fino ad oggi, proprio all’aggettivo qualificativo “aereo”. Se il raid di terra, allargato a guerriglia di resistenza, è stato una variabile imprevista – perlomeno nell’ampiezza in cui si sviluppò – quello aereo stava già nella scrittura preveggente di Douhet e quindi nella strategia di tutti i governi che si dotarono di flotte aeree sempre più numerose, moderne e micidiali. In più librarsi nell’aria, solcare da padroni i cieli è stato per millenni il sogno proibito dell’uomo. Sorvolare foreste, città, oceani, coprire infinite distanze ed esplorare da prospettive inedite luoghi ancora incogniti, rimpicciolire il globo alle proprie dimensioni però non bastava ancora e le macchine del sogno si trasformarono presto “nella carlinga/ con le ali maligne, le meridiane di morte” come scrisse Quasimodo in *Uomo del mio tempo*.

I piloti più abili si scambiavano spesso di ruolo, passando da trasvolatori a guerrieri, e nella seconda attività risuonava spesso l’eco pienamente romantica del raider. In quest’ottica, tra sport, pericolo e spettacolo, s’inscrive di certo il volo su Vienna di D’Annunzio, ma anche i più normali aviatori della grande guerra si ammantavano di un’aura mitica in continuità con i più audaci eroi del passato. I cosiddetti assi si innalzavano – è proprio il caso di dire – sopra il fango e la fatica delle trincee, scrivendo il proprio nome nei cieli della gloria con cabrate, virate, picchiate, giri della morte e soprattutto epici duelli individuali. Tutta l’esaltazione del volo “sull’ala aperta della libertà” (v. 4) la si trova nel Soffici futurista de *L’aeroplano*. Il pilota, che fa tutt’uno col mezzo, si getta con estasi panica nella “zona elastica della morte” (v. 1); e se si rinviene, come in

ogni raider, “il pensiero del ritorno” (v. 30), prevale decisamente il gioco eccitante delle sensazioni (“allegria più forte del vino” v. 11), fino alla chiusa di esplicita fusione sessuale con l’infinito (“impennamento erotico fra i pavoni reali delle nuvole” v. 32). A ciò s’aggiunge la sensibilità pittorica di Soffici per cui l’aereo è “mulinello di luce” (v. 1) e “girandola di vetri venti e colori” (v. 2) che gli consente di diffondersi in ben sei versi su tutte le variazioni dell’azzurro (“celeste mammola, lapislazzuli, lumera, turchino, blu di prussia” vv. 20-6). Del resto la seconda generazione di artisti del futurismo si riconosce nel *Manifesto dell’aeropittura futurista* del 1929, in cui l’aereo (peraltro già protagonista nel “romanzo profetico in versi liberi” *L’aeroplano del papa* di Marinetti, 1908) sostituisce l’automobilecome simbolo della modernità tecnologica e della velocità liberatrice. Inoltre questo mezzo si avvicina maggiormente alla guerra e si adatta alla conquista di nuovi spazi di visione.

Il combattente riconquista il proprio nome all’interno della guerra di massa, insieme a quello della propria arma rapidissima e maneggevole, massimamente perfezionata sul piano tecnico, e infine del proprio equipaggio ridotto al minimo. Proprio l’idea di “un’accolta di cavalieri erranti nell’aria” tuttavia non garbava molto a Douhet che, mente pratica ed avveduta, avrebbe voluto trasformarla in “cavalleria aerea”. Dunque nel secondo conflitto mondiale sono ancora una volta presenti, pure quanto allo strumento nuovo dell’aviazione, sia la spersonalizzazione di masse tecnologizzate, sia il superiore gesto dell’antico raid. Il ripetersi martellante delle incursioni aeree, già cominciato sulle città tedesche dal 1942-43 con voli notturni inglesi e diurni americani, non aveva ancora creato la superiorità decisiva a favore degli alleati, pur facendo crollare l’inviolabilità fino ad allora propagandata dai nemici. Ciò nonostante il tasso di mortalità in combattimento tra gli ufficiali dell’aviazione (per la verità più numerosi che negli altri corpi) risultava oltre il doppio che nell’esercito, a confermare il rischio elevato e la natura elitaria delle squadriglie volanti. Da quando però gli anglo-americani presero la Sicilia nel luglio 1943 e quindi l’Italia meridionale facendone basi di lancio per gli attacchi sulla Germania, così come dalle Midway (giugno 1942) a Leyte (ottobre 1944) le portaerei statunitensi dominavano il Pacifico, le flotte aeree, parallelamente all’indebolimento tedesco e giapponese sulla terraferma, diedero la svolta finale allo scontro. Protagonisti sono stati il B-17 Flying fortress, quadrimotore che poteva trasportare 2000 kg di bombe a una distanza di 3200 km e con una velocità massima di 462 km/h, il B-24D Liberator che lo segue e supera in produzione, dato che ne migliora quantità di trasporto di armamenti e velocità, il B-25 Mitchell, un bimotore progettato per distanze medie, che fu reso celebre dallo scioccante raid di Doolittle su Tokio, ed infine il miglior bombardiere strategico della guerra, il B-24 Superfortress, che esordì solo nel 1944 enfatizzando l’ormai schiacciante superiorità americana nel campo delle prestazioni aviatorie.

Se a quel punto la guerra era segnata e le incursioni diventavano sempre più facili diminuendo le difese avversarie e sempre più micidiali (fino a culminare con il volo di *Enola Gay* su Hiroshima), l’essenza del raid aereo nella sua mitologia di sprezzante commercio con la morte la si trova soprattutto negli sconfitti. Per esempio i superstiti italiani del 5° Stormo tuffatori che, già provato dalle operazioni in Sicilia dove dopo lo sbarco stazionavano 4000 aerei più 2800 unità navali alleate, furono fatti alzare in volo sui cieli della Calabria contro la strapotente 8° Armata britannica, per uno scontro dall’esito scontato mentre, tra l’altro, era già stato firmato l’armistizio di Cassibile. Franco Pagliano, pilota di guerra dal 1936 in Spagna fino al termine della seconda guerra mondiale nelle file della RSI, ricorda così i momenti terribili eppure consueti della battaglia aerea: “Quando un colpo arriva a bordo e fa uno ‘sbrego’ in un’ala, uno squarcio in fusoliera, si porta via netto un pezzo di coda oppure va a incastrarsi con una botta secca nel motore, anche se il danno non è grave e uno se la cava, non può fare a meno di pensare che sarebbe bastata una scoppola d’aria, un movimento nervoso o uno starnuto del cannoniere, perché quel colpo arrivasse addosso”. È però Antoine de Saint-Exupéry ad avere sviluppato nel corso del Novecento un più stretto e fecondo rapporto tra il volo e la letteratura fin dal primo racconto – *L’Aviatore* – pubblicato nel 1926 su *Le Navire d’Argent* e il primo libro, *Corriere del Sud*, ispirato dal mestiere che esercitò nell’Africa del nord. Pilota postale e di linea anche in Argentina, trasvolatore spericolato, volle pervicacemente partecipare anche, ormai piuttosto maturo e provato nel fisico, alla guerra prima nel Gruppo di Grande Ricognizione Aerea 2/33 francese e quindi, esercitando

molte pressioni, al servizio degli americani, finché il 31 luglio 1944 scomparve senza lasciar traccia mentre sorvolava la regione di Grenoble-Annecy. Eppure nel resoconto delle sue esperienze francesi, contenute in *Pilota di guerra*, sembrano prevalere il disincanto ed il disprezzo per la guerra piuttosto che l'entusiasmo del combattente aereo. Le missioni di sottrazione di informazioni tramite fotografia aerea del territorio nemico avevano la cadenza di un solo ritorno su tre. Soffici aveva già sottolineato la dimensione sacrificale del pilota di guerra, pur mitigandola con il lato più giocoso della sfida e puntando alla retorica degli allori ("Cristo aviatore ero fatto per questa ascensione di gloria poetico-militare-sportiva" v. 28), Saint-Exupery la spoglia dall'eroismo lasciandovi la nuda evidenza della morte insensata: "Siamo alla fine di maggio, in piena ritirata, in pieno disastro. Si sacrificano gli equipaggi come si getterebbero bicchieri d'acqua nell'incendio di una foresta".

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