

# FUTURISMO E AVIAZIONE

**Alessandro Ferioli**

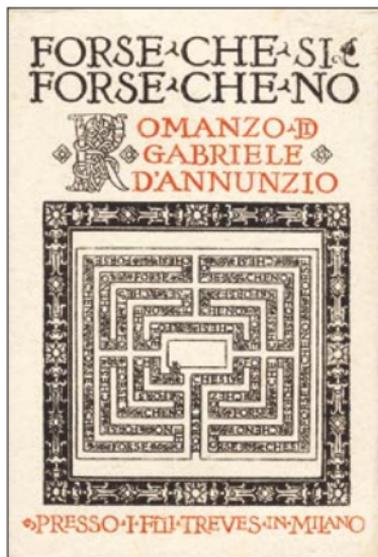
(articolo tratto da da Rivista Aeronautica, n. 1, 2001, pp. 116-123)

---

Penso che non vi sia quasi nessun altro movimento culturale che, come il futurismo (1), presenti una ambiguità di fondo proprio a partire dal mito della tecnologia, che da un lato costituisce uno dei mezzi privilegiati per contestare il conformismo del passato mentre, dall'altro, diviene ben presto il filo sottile che lega tale avanguardia alla civiltà industriale del suo tempo e la integra nella società capitalistica prima, e nel regime fascista successivamente.

Erano, quelli, i tempi d'oro dell'aviazione, che proprio allora viveva il suo più pieno sviluppo in tutto il mondo, e specialmente in Italia: dal marzo del '23, infatti, con il supporto del governo l'aviazione militare si era costituita in forza armata, e il periodo compreso fra la seconda metà degli anni Venti e gli anni Trenta fu un susseguirsi di grandi e spettacolari raid e trasvolate aeree, che catturavano inevitabilmente l'attenzione dei mass-media imponendo agli occhi del grande pubblico le macchine volanti e i loro temerari piloti. Nel 1925 Francesco de Pinedo vola per 370 ore dall'Europa all'Asia passando attraverso l'Australia, e due anni dopo compie una crociera aerea di 46.700 chilometri. Tra il maggio e il giugno del '28, per iniziativa del ministro Italo Balbo, viene compiuta la prima navigazione aerea di gruppo nel Mediterraneo occidentale, con una aerobrigata e due stormi, lungo il tragitto Italia-Spagna-Italia, inaugurando così il moderno metodo di addestramento fondato sull'azione collettiva. L'anno successivo si svolge una crociera mediterranea che tocca le città più significative del Mediterraneo orientale. Nel gennaio 1931, attirando su di sé l'at-

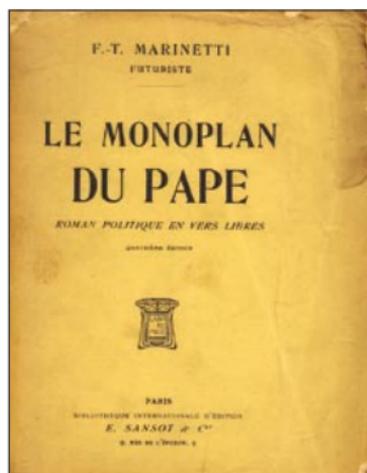
tenzione dell'opinione pubblica internazionale, un gruppo di quattordici idrovolanti comandati sempre da Balbo porta a compimento la prima crociera atlantica seguendo il percorso Orbetello-Rio de Janeiro. Ma il culmine viene raggiunto con la crociera aerea del decennale (organizzata per celebrare i primi dieci anni di vita dell'Arma), allorquando otto squadriglie di ventiquattro S.55X (2) decollati da Orbetello raggiungono Chicago e New York. Era la migliore dimostrazione della capacità di compiere grandi imprese aviatorie "di massa", dopo che singoli piloti erano riusciti a conquistare i primati mondiali di velocità, di durata, di distanza e di altezza. Al rientro in patria dei trasvolatori, Filippo Tommaso Marinetti così commentava l'avvenimento alla radio: **«Ecco la musica del cielo con tubi d'orgoglio flautati, trapani ronzanti da scavatori di nebbie, vocalizzi di gas entusiasti; martelli sempre più ebbri di rapidità e radiose eliche applaudenti. Ronza, brilla e ride fra gli scintillii turchini dell'orizzonte l'ampia musica di Balbo e degli Atlantici [...] Rombo, rombo, rombo dei motori che passano a pochi metri dalla mia testa...».**



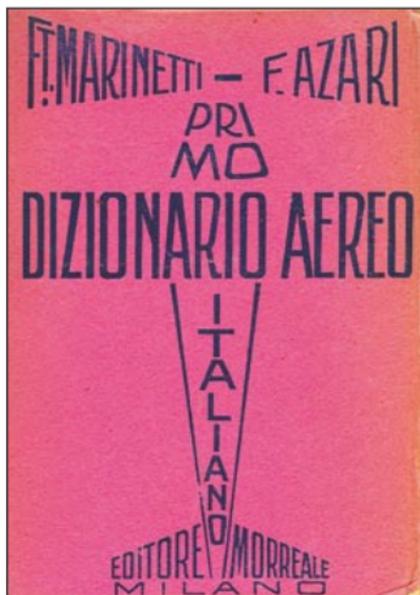
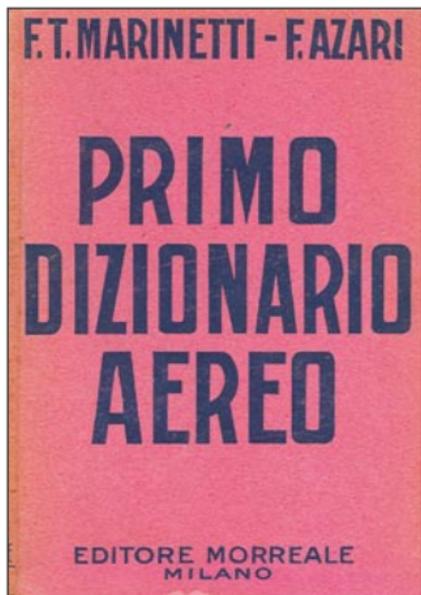
E pure la letteratura riservava in quel periodo una particolare attenzione alle esperienze aviatorie e alle figure dei piloti, talvolta per ipostatizzarli acriticamente, rendendoli protagonisti di invidiate affermazioni sociali ed erotiche, talaltra per scandagliare a fondo la sensibilità di chi si era trovato a vivere esperienze forti e irripetibili. Al primo caso appartengono certi personaggi dannunziani come il

protagonista di *Forse che sì forse che no*, Paolo Tarsis, il quale nel volo che conclude il romanzo riscopre il senso della vita e della libertà, e conquista così la pace interiore. Al secondo, va annoverata certa buona letteratura americana della prima metà del Novecento, dove l'immagine eroica del pilota viene intaccata dalla trasposizione di essa in un'altra dimensione, più critica: quella del fallimento personale di uomini che, dopo aver vissuto una brillante e inebriante carriera durante la grande guerra, faticano poi a trovare un reinserimento nella società, impediti ora da una malattia fisica irreversibile (Donald Mahon, il protagonista della *Paga del soldato* di Faulkner), ora da problemi psicologici che portano sulla strada dell'alcol e del vizio (Charley Anderson, personaggio di *Un mucchio di quattrini* di Dos Passos). In Europa, una visione meno problematica dell'esperienza di volo proveniva invece dai romanzi, di grande successo, del francese Saint-Exupéry. L'esperienza aviatoria fu anche, come è noto, un caposaldo del futurismo italiano, e ad essa vanno ricondotte le più interessanti sperimentazioni attuate dai futuristi nella poesia e, con risultati forse più incisivi, nelle arti visive.

La strada come sempre venne aperta da Filippo Tommaso Marinetti, che nel 1912 pubblicò *L'aeroplano del Papa*, un romanzo nel quale immaginava di rapire il sommo pontefice dopo un avventuroso volo in aereo fin sopra il Vaticano: fuor di metafora, era la religione tradizionale scacciata dalla nuova religione-morale della Velocità, avente come divinità automobili e aeroplani, come santi De Pinedo Nobile e







Il metodo di Marinetti si basava sulla italianità assoluta di tutti i vocaboli, sulla precisione tecnica, sulla chiarezza (anche per quanto riguardava l'etimologia e il significato letterale), e sulla "vitalità" della parola, che doveva avere una rispondenza precisa al gergo dei piloti. Lo scopo dichiarato era quello di «**verbalizzare la già esistente sensibilità aviatoria**», e fornire al tempo stesso uno strumento esegetico per una migliore comprensione della nuova poesia aerea.

In quello stesso periodo si sviluppò l'"aeropoesia": nel 1931 venne pubblicato il *Manifesto dell'aeropoesia*, e quattro anni dopo l'*Aeropoema del Golfo della Spezia*. Secondo la poetica futurista, tutte le sensazioni visive, uditive e tattili dovevano venire rappresentate con una simultaneità tale da riprodurre le caratteristiche della velocità dell'aeroplano: le parole in libertà, senza punteggiatura e con un forte contrasto di tempi e verbi dovevano rispecchiare la simultaneità degli stati d'animo più diversi; all'uso del verbo all'infinito - già proprio della



produzione marinettiana - si aggiunge l'esigenza di utilizzare anche altre forme per rappresentare «la varietà delle posizioni dell'aereo». Le innovative forme artistiche ricercate dai futuristi si incontravano in effetti ottimamente con i nuovi mezzi di trasporto del secolo XX, e specialmente con l'aeroplano, che in quanto a tecnologia e “modernità” poteva a buon diritto considerarsi come l'emblema del passaggio di secolo. L'esperienza della navigazione del cielo avrebbe successivamente portato i futuristi alla

visione – questa volta soltanto immaginaria – del cosmo. Ed è proprio dalla esperienza aviatoria personale di alcuni dei più significativi pittori futuristi (più o meno accentuata, più o meno continuativa a seconda dei singoli artisti) che prende corpo un nuovo orientamento pittorico, mirato a rappresentare la mutevolezza e la plasticità della realtà quale essa si manifesta durante il volo acrobatico: nello slancio nell'aria, infatti, i paesaggi e le cose sottostanti apparivano trasfigurati dall'ebbrezza del volo, addirittura soggetti a una diversa interpretazione.

Si trattava dunque di rappresentare tale esperienza (ancora poco frequentata, a quei tempi) in una complessa sintesi cromatica, esplicitando in un campo sensoriale ancora inesplorato quel «dinamismo universale» teorizzato nel *Manifesto tecnico della pittura futurista* del 1910, e che ora veniva chiaramente riconosciuto e riscoperto nel continuo formarsi e ripiasmarsi della materia.

E veramente le opere degli aeropittori riproducono quella realtà interiorizzata dalla vertigine del volo: laghi e terreno confusi in un'unica

visione, un'ala o un'elica che s'insinua da un angolo della tela, uno sguardo ironico e compiaciuto alla mediocrità quotidiana considerata dal proprio posto di pilotaggio, che diviene così il centro di gravità del mondo. Una siffatta rivoluzione artistica (tale almeno nelle intenzioni) derivava dunque dalla commistione di concrete ed entusiasmanti esperienze di volo, e di un supporto teorico pazientemente costruito nel corso del tempo, e volto a glorificare la neonata aviazione militare assai più di quanto non facessero «le tradizionali aquile dipinte» all'interno degli aeroporti, simbolo di una retorica oramai obsoleta, che si voleva superata. È interessante ricordare la cronaca di un volo di Marinetti, che rappresenta un preliminare imprescindibile al manifesto e alla "sensibilità" aviatoria dei futuristi: **«Nel decollare perlustrammo un lento paesaggio tipicamente romano di prati molli e verdi dove il sole cammina a passi conventuali fra belle popolane e pupi grassi, nel cerchio di colline ornate di sereni pini a ombrello. Atmosfera feconda e lieta senza tormento né ambizioni; assolutamente diversa da quella che l'apparecchio perforò spiralicamente a 500 e 600 metri. Secondo paesaggio dinamizzato dall'anguillamento delle acque e delle nuvole che rimestavano raccoglievano e sparpagliavano abitati scintillanti e boschi concentrati come pugni d'odio. Il freddo aumentò. Il vento dell'elica evocava le valanghe, e così entrammo nel terzo paesaggio quasi polare dei mille metri. Paesaggio astratto. Prati, agglomerazioni cittadine, folti e colline ci offrono le loro linee essenziali, i loro congelati scheletri ridotti a quasi nulla. In pochi minuti tre temperature, tre stati d'animo, tre paesaggi diversi»** (3). Sembra che il primo quadro di aeropittura reso pubblico sia quello esposto alla Biennale di Venezia del '26 da Azari. Negli stessi anni, risultavano particolarmente impegnati Dottori, con gli affreschi nell'aeroporto del Littorio, e il bolognese Tato (all'anagrafe Guglielmo Sansoni), il quale otteneva da Balbo la

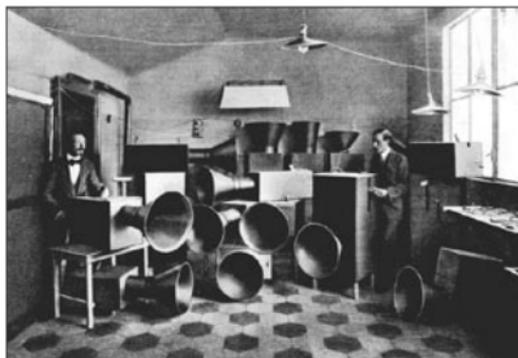


commissione di una *Madonna dell'Aria*, si classificava primo alla Biennale del '30 con *Aeroplani*, e veniva chiamato con Dottori a celebrare le imprese dei trasvolatori nelle decorazioni dell'aerostadio di Ostia. La prima mostra di aeropittura, che si proponeva di presentare organicamente una cinquantina di opere di undici artisti, venne organizzata nella Camerata degli artisti in Piazza di Spagna a Roma. Ad essa fece seguito la pubblicazione, sul *Giornale della Domenica* dell'1-2

febbraio 1931, del *Manifesto dell'Aeropittura*, con il quale si intendeva dare una sistemazione teorica allo sperimentalismo dei "nuovi" pittori. Il manifesto, dunque, consta di tre parti: una introduzione, nella quale vengono esposti i presupposti artistici e letterari dell'aeropittura, cercando al contempo di individuare e di fissare storicamente - non senza inesattezze - i primi esperimenti; una seconda prettamente programmatica, costituita da nove punti in forma di dichiarazione solenne della nuova sensibilità aviatoria; e infine una terza, nella quale i punti precedenti vengono esplicitati e spiegati attraverso esempi pratici. Il primo articolo del manifesto dichiara che «le prospettive mutevoli del volo costituiscono una realtà assolutamente nuova e che nulla ha di comune con la realtà tradizionalmente costituita dalle prospettive terrestri». Vale a dire, che nelle velocità aeree la percezione della realtà e delle cose che ci stanno intorno assume aspetti e valori diversi rispetto alla percezione nelle velocità terrestri, essendo caratterizzata

la prima da una “mobilità perenne”: **«l'aeroplano che plana si tuffa s'impenna, ecc., crea un ideale osservatorio ipersensibile appeso dovunque nell'infinito, dinamizzato inoltre dalla coscienza stessa del moto che muta il valore e il ritmo dei minuti e dei secondi di visione-sensazione. Il tempo e lo spazio vengono polverizzati dalla fulminea constatazione che la terra corre velocissima sotto l'aeroplano immobile»**. L'esperienza aviatoria costituisce, secondo il manifesto, un **«immenso dramma visionario e sensibile»**. I punti di vista prospettici si moltiplicano a seconda delle manovre dell'aereo, sintetizzandosi nella percezione simultanea del pilota: in linea di volo a quota costante si succede una serie distinta di panorami che sembra muoversi e allargarsi verso il pilota; nelle virate il punto di vista segue tutte le posizioni dell'apparecchio; gli effetti laterali, invece, hanno un movimento di rotazione. Ma l'aspetto forse più interessante è il plasmarsi (anzi, il riplasmarsi) della realtà terrestre sotto gli occhi del pilota in volo. Veduti da una certa altezza, i campi arati, i prati, i colli e i villaggi si mutano in una serie di figure geometriche contigue. Un significativo campione viene offerto dal monumento più caratteristico della capitale: **«il Colosseo visto a 3000 metri da un aviatore, che plana a spirale, muta di forma e di dimensione ad ogni istante e ingrossa successivamente tutte le facce del suo volume nel mostrarle»**. Secondo Marinetti, l'aeropittura cambiava radicalmente il panorama, distruggendo quello «turistico-letterario e romantico» e quello dei pittori italiani del Tre-Quattrocento, che sembravano dovere oramai essere eterni. È l'aeroplano, in definitiva, ad operare «la rivoluzione profonda del paesaggio».

Gli aeropittori dunque scoprono anch'essi quella mutevolezza della realtà propria in un certo senso anche della scienza, che giusto allora doveva ripensare il principio tradizionale di evidenza e di certezza dell'osservazione alla luce delle nuove scoperte – dalla microbiologia alla



teoria quantistica, dalla relatività alle onde elettromagnetiche, sino alla possibilità che una macchina più pesante dell'aria si alzi in volo – che andavano spiegando come il mondo funzioni sulla base di principi ben lontani da ciò

che i sensi ci presentano e ci fanno apparire. Sono quegli indicatori di incertezza che si manifestano solitamente nei periodi che vogliono e impongono soltanto certezze. Anche nel campo della musica e del teatro l'aeroplano non mancò di fare il suo ingresso trionfale. Nell'aprile 1914 il musicista Luigi Russolo presentò a Milano il suo *Gran concerto futurista di intonarumori*, dove uno stuolo di orchestrali in frac suonava seriamente particolari congegni ideati e costruiti appositamente da Russolo stesso – gli "intonarumori" appunto – al fine di riprodurre suoni naturali e suoni artificiali, tra i quali il rumore degli aerei in volo e dei motori. Tali "strumenti" – poco apprezzati dal pubblico, in verità, a giudicare dal lancio di ortaggi che seguiva regolarmente le esibizioni – vennero poi utilizzati da Francesco Balilla Pratella per la rappresentazione della sua opera *L'Aviatore Dro*, avente come protagonista un giovane pilota collaudatore che, dopo avere trascorso un'esistenza di stile dannunziano, perde la vita in un incidente di volo. L'ispirazione aviatoria (sovente forzata, dobbiamo dirlo) fu poi, negli anni Venti e Trenta, alla base di una notevole quantità di opere dei compositori Luigi Grandi e Franco Casavola, e venne teorizzata definitivamente da Marinetti nel marzo 1934 con il *Manifesto futurista dell'aeromusica*. Sempre sul principio degli anni Trenta, in ambito gastronomico, perfino la «rivoluzione cucinaria» dei futuristi risulta influenzata dall'esperien-

za del volo. Nella rinnovata gastronomia marinettiana - mirata a modificare radicalmente l'alimentazione degli italiani, al fine di "fortificarli", "dinamizzarli" e "spiritualizzarli" - acquistano particolare importanza la simultaneità e la multiformità dei bocconi, che dovranno rappresentare la maggiore quantità possibile di sensazioni, concentrando «in pochi attimi» uno spazio e un tempo indefiniti. In tale ottica anche la preparazione e la decorazione del tavolo, le luci, i rumori, gli odori (non solamente dei cibi ma anche di essenze profumate) possono presentare affinità od opposizione rispetto ai cibi degustati: un «conrumore di aeroplano», per esempio, presenta analogie con il sapore delle olive, dei finocchi e dei chinotti. Ma ecco la descrizione di un Pranzo aeropittorico in carlinga: **«Nell'ampia carlinga di una grande Autostabile De Bernardi, fra le aeropitture dei futuristi Marasco, Tato, Benedetta, Oriani e Munari, che si legano alle aerocime e alle nuvole dell'orizzonte navigato a mille metri, i commensali liberano dai gusci intatti 5 aragoste e le lessano elettricamente nell'acqua di mare. Le imbottiscono di una poltiglia di rossi d'uova, carote, timo, aglio, scorza di limone, uova e fegato d'aragoste, capperi. Le cospargono di polvere di Curry e le rimettono nei loro gusci qua e là tinte di blu di Mitilene. Bizzarramente poi le 5 aragoste verranno disposte in disordine e distanziate su una grande aerceramica Tullio d'Albisola materassata di venti qualità diverse d'insalata: queste geometricamente disposte a quadretti. I commensali impugnando dei campaniletti di ceramica pieni di Barolo misto con Asti Spumante, mangeranno così villaggi fattorie e pianure rapide in velocità.»** Per concludere, infine, vale la pena di sottolineare – cosa che raramente viene fatta, e che invece non può passare sotto silenzio in questa sede – come le migliori esperienze artistiche del futurismo, sulle quali per lungo tempo è stata calata una cortina di supponente indifferenza, debbano molto non soltanto

all'aviazione sportiva, ma anche all'Aeronautica Militare. Essa esercitò innanzi tutto il ruolo di Musa della rinnovata sensibilità artistica, costituendo una fonte d'ispirazione continua, con tutte le operazioni in cui i suoi splendidi piloti si trovarono coinvolti - dalle trasvolate sino ai bombardamenti in Africa Orientale e ai combattimenti aerei della seconda guerra mondiale – ma anche con i sistematici progressi tecnologici ai quali le esigenze dei trasvolatori obbligavano di volta in volta gli ingegneri. Nondimeno, essa svolse anche una fondamentale funzione di mecenatismo in qualità di committente ufficiale di molte tra le opere degli aeropittori. Fu infatti il ministro dell'Aeronautica Italo Balbo a sostenere attivamente e appassionatamente il lavoro dei più validi artisti gravitanti nell'empireo marinettiano, affidando loro incarichi di grande rilievo e decorosamente pagati. E fu indiscutibilmente la Regia Aeronautica – al di là dell'entusiasmo generalizzato per il volo e per le “macchine volanti” – ad imporre il tema aviatorio nel gusto artistico e nel mercato dell'arte italiana. Ad ogni impresa di Balbo tenevano dietro regolarmente decine di dipinti e di statue, alcuni prodotti da inetti, altri – pochi – realizzati da autentici maestri. Oggi, esauritisi per consunzione interna gli aspetti squisitamente folcloristici del movimento futurista, rimane vivaddio l'arte.

**Note:**

(1) Per quanto riguarda opere generali sul futurismo, ci limitiamo a citare: E. Falqui, *Bibliografia e iconografia del futurismo*, Firenze 1959; C. Salaris, *Bibliografia del futurismo: 1909-1944*, Roma 1988; E. Crispolti, *Il mito della macchina e altri temi del futurismo*, Trapani 1969; M. Scudiero-M. Cirulli, *Ali d'Italia. Manifesti e dipinti sul Volo in Italia 1908-1943*, Catalogo della mostra all'Aeroporto di Bologna, 7 ottobre - 19 novembre 2000.

(2) «X», come è noto, indica le speciali modifiche apportate in quell'occasione alle nuove eliche metalliche, ai serbatoi più capienti, al radiatore, nonché al motore (Isotta Fraschini Asso 11R).

(3) Dalla conferenza tenuta da Marinetti al Lyceum di Firenze il 21 gennaio 1931, sul tema "*Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*", il cui testo fu poi raccolto nel volumetto: F. T. Marinetti, *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*, Firenze 1931.