

RECENSIONE

Edgardo Ferrari, *Il volo di Chavez*, Domodossola, Grossi, 2009, 178 pp.

“Come meteora, nel settembre del 1910, Geo Chavez, aviatore peruviano, trascorre i cieli del Sempione e della storia ed entra nel mito. Per la prima volta un uomo vola al disopra delle Alpi e quasi a definire e sottolineare l'enormità dell'impresa deve pagare con la vita il suo «folle gesto»”.

Così si apre questo libro riccamente illustrato e documentato con cui lo storico ossolano Edgardo Ferrari ci fa rivivere la sfida di trasvolare le Alpi in aeroplano concepita cent'anni fa a Milano, in occasione del Circuito aereo del 1910. L'eroico volo di Chavez, è entrato nell'immaginario del Novecento come l'ultimo mito consegnato al futuro dalla *Belle époque* e dalla sua fede nella tecnica. Ma prima che un mito quella trasvolata e la sua organizzazione logistica sono una pietra miliare nella storia dell'industria aeronautica. È proprio in quel 1910 che in Lombardia volano i primi aerei costruiti in Italia, ad opera di costruttori di grande avvenire come Alessandro Marchetti e Giovanni Caproni.

Eppure l'industria milanese era rimasta fedele alla tecnologia dei dirigibili, basti ricordare Forlanini, i motori della Bianchi e i tessuti gommati Pirelli per il più leggero dell'aria. Anche all'Esposizione internazionale del 1906, dedicata ai trasporti e la prima ad allestire un Padiglione dell'Aeronautica con parco aerostatico e hangar, i palloni a idrogeno l'avevano fatta da padroni. L'aeroplano a motore a scoppio, nato a metà del primo decennio del secolo negli Usa e in Francia, debutta a Milano solo nel 1908, con gli spettacoli aviatori di Léon Delagrangé. Gli aeroplani sono un miracolo di aerodinamica e velocità, ma confinato alle sole competizioni motoristiche, in un susseguirsi di audaci gare aviatorie in tutte le città europee. Il primo di questi raduni sportivi in Italia, il Circuito aereo di Brescia, suscita nel settembre del 1909 un enorme entusiasmo nel grande pubblico, ma più di tutto nei letterati che sognano emozioni forti, siano essi poeti decadenti come D'Annunzio oppure futuristi come Marinetti. Tutto però è cambiato da quando, nel luglio di quell'anno, Blériot con il suo monoplano con motore del meccanico milanese Alessandro Anzani ha attraversato la Manica, aprendo di colpo all'aeroplano ben altre prospettive come mezzo di trasporto di impiego sia militare, sia civile. Nella nuova Esposizione nazionale dell'aeronautica che si svolge a Milano nel novembre del 1909 a tenere banco è così la competizione tra dirigibile e aereo. È questa alternativa, spiega Ferrari, la molla che permette di pensare di organizzare a Milano un raduno aeronautico diverso dagli altri: non solo prove a circuito, ma un grande raid in condizioni di navigazione e aerologiche senza precedenti, e toccando a quote mai prima raggiunte. Al Congresso aeronautico di Parigi del gennaio 1910, Arturo Mercati, segretario generale del Touring Club Italiano e tra gli ideatori dell'iniziativa, annuncia la Traversata come un esperimento cruciale che “avrebbe portato un eccezionale argomento definitivo di conclusione nel dibattito, allora diffuso e vivo fra tecnici e coscienza pubblica sulla superiorità dell'uno piuttosto che dell'altro mezzo, aeroplano o dirigibile; avrebbe portato elementi di rivoluzione se non immediata, di non lontano avvento, nella futura arte militare aerea, non solo, ma sui secolari sistemi di comunicazione e di scambi”.

Con partenza da Briga e sorvolato il Sempione con scalo a Domodossola, il tracciato procede via Stresa, Varese per arrivare a Milano al nuovo campo di volo Taliedo, presso Linate. La scelta di sorvolare il Passo Sempione è dettata non solo dal suo capitale simbolico, ma anche dalla facilità di accesso in automobile a beneficio dell'organizzazione, degli addetti alle osservazioni meteorologiche e del soccorso, oltre che della stampa internazionale che copre massicciamente l'evento, primo fra tutti l'inviato del “Corriere della Sera” Luigi Barzini. La Traversata delle Alpi vede infatti per la prima volta messa in opera su larga scala una completa organizzazione scientifica e logistica di assistenza al volo: dallo studio delle correnti svolto da personale dell'Università di Pavia e dell'Osservatorio di Brera, fino

Pietro Redondi – RECENSIONE: IL VOLO DI CHAVEZ -

alla collaborazione prestata dai parroci con l'esposizione di bandiere di segnalazione sui campanili posti lungo il tracciato. A Milano, sul Duomo, "la partenza di un aviatore da Briga sarà segnalata issando una bandiera bianca accanto alla Madonnina sul Duomo; una rossa informerà del superamento delle Alpi ed infine il tricolore annuncerà che un aereo sta avvicinandosi a Milano". Il 23 settembre, alla vista della bandiera rossa la folla raccolta in piazza esplode di entusiasmo.

Dei cinque apparecchi ammessi, il solo a raggiungere l'altitudine utile è il monoplano Blériot XI di Geo Chavez, peruviano emigrato in Francia, dove ha lavorato come meccanico e conseguito il brevetto di pilotaggio con Henry Farman. Ma una volta percorsa la Val Vaira, come ricostruisce Ferrari, giunto in vista dello scalo di Domodossola, il suo aereo, a un'altezza di poche decine di metri, per il cedimento improvviso di un'ala, precipita sul terreno di atterraggio. Trasportato all'ospedale di Domodossola, Chavez moriva quattro giorni dopo. "La sua scomparsa pare ci rifaccia prigionieri nel fondo dell'oceano azzurro e sconfinato dell'aria – scrive Barzini nel suo libro *Il volo che trasvolò le Alpi* - L'umanità piange in lui un modello di vaghe speranze, un avvenire luminoso intravisto e svanito".

Come Prometeo, Chavez si immola per l'umanità: è l'"uomo alato", come lo canta Pascoli, che soccombe in vista del traguardo, ma apre la via all'aviazione come strumento di prosperità, di conoscenza e di pace. La terza parte del libro ha per oggetto la costruzione del mito di Chavez attraverso cartoline e monumenti, cimeli e poesie composte in suo onore. L'icona classica di questo mito, riprodotta anche in un francobollo, è la fotografia che ritrae Chavez nella carlinga del suo fragile Blériot XI, con i tiranti dell'ala fatti di corde da pianoforte.

Fino a quel momento, l'icona del progresso era la figura del minatore del Sempione, raffigurato a torso nudo accanto alle perforatrici d'acciaio usate nello scavo del tunnel. Simboleggiava il lavoro dell'uomo affiancato dalla potenza della macchina come sua arma obbediente. Nel nuovo mito, la figura di Chavez fa invece completamente corpo con la macchina, la quale appare esile e vulnerabile: "L'aviatore – scrive Ferrari - è il «cavaliere» di questa nuova macchina [...] solo come lo era il cavaliere medievale, vola per se stesso, non è un mercenario, è libero dal servaggio, è il conquistatore della velocità e dello spazio". L'"uomo alato" che annuncia all'umanità la sua emancipazione dallo spazio e dal tempo poteva essere anche visto come un cavaliere solitario, in un'accezione più individualista ed elitaria, secondo l'idea di libertà senza limiti che gli aeroplani ispiravano allora a poeti come D'Annunzio e Marinetti.

P.R.

[14 giugno 2009]