



FABIO CAFFARENA

La Grande Guerra aerea nel cinema italiano



¹ Cfr. Renzo Renzi (a cura di), *Il cinematografo al campo. L'arma nuova nel primo conflitto mondiale*, Transeuropa libri, Ancona 1993; Lucio Fabi, *Doppio sguardo sulla Grande Guerra. I "dal vero" del 15-18 tra cinema, guerra e propaganda*, La Cineteca del Friuli, Gemona 2006; Giaime Alonge, "L'occhio e il cervello dell'esercito. Tecnologia bellica e tecnologia cinematografica nelle riviste degli anni Dieci", in Michele Canosa, Giulia Carluccio, Federica Villa (a cura di), *Cinema muto italiano: tecnica e tecnologia*, vol. I, Carocci, Roma 2006, pp. 15-29 e Roberta Basano, Sarah Pesenti Campagnoni (a cura di), *Al fronte. Cineoperatori e fotografi raccontano la Grande Guerra*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2015.

² Cfr. Elisa Ruggiero, *Fotografare volando*, Aracne, Roma 2010, e Basilio Di Martino, *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea nell'aviazione italiana durante la Grande Guerra*, USSMA, Roma 1999.

³ Mario Ceola, *Dalle trincee alle nubi (1915-1918)*, Museo Storico Italiano della Guerra, Rovereto 1997, pp. 79-80. Sulla visuale aerea cfr. Stefano Catucci, *Per una filosofia povera. La Grande Guerra, l'esperienza, il senso: a partire da Lukács*, Bollati Boringhieri, Torino 2003, pp. 241-247, e Yervant Gianikian, Angela Ricci Lucchi, *Topografia aerea*,

Macchine fotografiche e da ripresa, presenti in forza sui campi di battaglia della Prima Guerra Mondiale,¹ comparvero precocemente sugli aeroplani da ricognizione formando un connubio tecnologico capace di rappresentare perfettamente la modernità bellica: fotografie e filmati aerei consentirono di osservare il paesaggio e la guerra da un inedito punto di vista, delineando un nuovo panorama bellico e mentale.²

Il potenziale propagandistico della visuale aerea era insito nel "complesso di sensazioni", scrive un aviatore, "indescrivibili e grandiose"³ e nelle suggestioni alimentate dal volo nell'immaginario collettivo che aveva preso forma durante le manifestazioni aeree prebelliche e nei cieli di Libia, dove tra 1911 e 1912 l'Italia impiegò per prima gli aeroplani in battaglia.⁴ Tuttavia nel 1939 il regista Domenico Paolella sottolineò l'indifferenza del cinema d'inizio Novecento nei confronti del volo:

Il cinema muto, anche nel periodo cosiddetto d'oro del cinema italiano, in cui la produzione raggiunse il massimo di quantità annua e si impose in tutti i paesi, annovera ben pochi film riguardanti l'aviazione. Occupato ad allestire grandiose ricostruzioni storiche e ad imbastire sdolcinati e foschi drammi, il cinema italiano non si accorgeva del potere suggestivo e altamente cinematografico delle conquiste del mondo moderno: tra queste, il volo.

Eppure cinema e volo vanno, nei primi decenni di questo secolo, quasi di pari passo nei confronti del loro sviluppo. Il progresso della tecnica e della meccanica dell'uno trovano riscontro con la rapida e intensa evoluzione dell'altro. I pionieri del volo e del cinema furono contemporanei. Il volo e il cinema, i fenomeni che caratterizzano più spiccatamente il mondo attuale, per un certo periodo di tempo furono assolutamente indifferenti l'uno all'altro. L'indifferenza si può segnare fino ai primi anni del dopoguerra mondiale.⁵

In realtà, già durante il primo conflitto mondiale, il documentario *A volo d'uccello sui campi di battaglia* (1915) mostrò il ruolo svolto dall'aviazione e il cinema di finzione si confrontò con i timori della guerra aerea, declinati nell'accezione comica – e per questo forse apotropaica – di *La paura degli aeromobili nemici* (1915)⁶, interpretato da André Deed (Cretinetti).

Tra il 1916 e il 1917 furono prodotti il cortometraggio *Il dirigibile misterioso* (1916); *Ali d'Italia* (1917); i documentari del Ministero della Marina *Idrovolanti italiani all'attacco di una base nemica* (1917) e *Nel cielo e sui mari d'Italia* (1917), oltre al mediometraggio di animazione *La guerra e il sogno di Momi* (1917) di Segundo de Chomón, che due anni prima aveva firmato la fotografia di *La paura degli aeromobili nemici*. Le scene di guerra aerea assumono qui i contorni delle fantasie oniriche del piccolo Momi, impressionato dal racconto che in una lettera il padre fa della guerra: protagonisti del sogno sono aeroplanini che si sfidano tra le nubi e soldati-burattini animati dai primi effetti speciali di *stop-motion* che evocano i soldati-massa e la loro disumanizzante condizione di "materiale bellico". I burattini combattono come uomini

Museo Storico Italiano della Guerra, Rovereto 2008.

⁴ Cfr. Robert Wohl, *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, Yale University Press, New Haven & London 1994.

⁵ Domenico Paoletta, "Il cinema italiano e l'aviazione", in Federigo Valli, Antonino Foschini (a cura di), *Il volo in Italia*, Editoriale Aeronautica, Roma 1939, p. 396.

⁶ <<https://vimeo.com/85149968>> (30 giugno 2016).

⁷ <<https://vimeo.com/85155924>> (30 giugno 2016).

⁸ Cfr. Denis Lotti, "Da Icaro a De Pinedo. Il mito del volo alle origini del cinema italiano", in Gian Piero Brunetta (a cura di), *Metamorfosi del mito classico nel cinema*, il Mulino, Bologna 2011, pp. 327-364 e Mirco Melanço, "Res Aeronautica. L'avventura del volo raccontata al cinema (dagli albori alla Seconda Guerra Mondiale)", in Elisa Ruggiero (a cura di), *Cent'anni di volo a Padova*, Aracne, Roma 2011, pp. 83-99.

⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=8f_DvYFQ2M> (30 giugno 2016).

¹⁰ Cfr. Eric Lehman, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Utet, Torino 2010 e Fernando Esposito, *Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht*

reali e si adoperano per contrastare gli effetti del bombardamento aereo di Lilliput.⁷

All'ultimo anno del conflitto risale il documentario realizzato dal Ministero della Marina/Cines "**Combattimento aereo**", terzo episodio di **Trittico italico** (1918), in cui l'attacco di idrovolanti austro-ungarici ad alcune navi italiane viene respinto da idrocaccia di scorta al convoglio in un vittorioso duello aereo. Nel dopoguerra i documentari di montaggio – tra cui **L'aeronautica italiana in zona di guerra** (1919) prodotto dalla Sezione cinematografica del Regio Esercito – utilizzarono le medesime immagini riguardanti l'aviazione, comprese quelle relative al volo su Vienna compiuto il 9 agosto 1918 da Gabriele D'Annunzio e da un gruppo di piloti della 87^a squadriglia "Serenissima".⁸ L'epico raid sulla capitale austriaca trovò traduzione cinematografica nel filmato **Volo su Vienna**, in cui immagini d'archivio e fotografie tratte dalla stampa si alternano a scene di *fiction* riguardanti la capitale austriaca colta di sorpresa dal lancio di manifestini di propaganda dai velivoli italiani. In questo caso vanno segnalate alcune inesattezze: ad esempio le scene della partenza dalla base padovana di San Pelagio ritraggono bombardieri Caproni al decollo e non gli Ansaldo SVA impiegati per la missione, ripresi invece al momento del ritorno al campo.⁹

Volo su Vienna – almeno a quanto risulta dalla scarsa documentazione disponibile – si colloca nei primi anni '20, in un periodo in cui il fascismo, dopo aver preso il potere (1922), investì sull'affabulante mito del volo: nel corso del ventennio molte delle favole di regime, destinate a svanire alla prova della guerra, furono favole alate, raccontate da cinegiornali, documentari, dal cinema e da una fitta rete di riviste settoriali per adulti e bambini.¹⁰

"Il governo spera anzi vuole risolleverare l'ala d'Italia, che conosce i trionfi del mare e della terra, da Vienna a Cattaro, e che tornerà domani regina nei cieli riconsacrati. Viva l'aviazione": così si legge sulla copertina scelta per il numero di novembre 1922 della rivista «L'Ala d'Italia», in cui Mussolini si mostra nella medesima posa di D'Annunzio in una celebre fotografia apparsa su «L'Illustrazione Italiana» il 18 agosto 1918 che lo immortalava insieme al suo pilota Natale Palli prima del decollo per Vienna. È evidente l'intento del fascismo – al potere da appena un mese – di cavalcare l'eroica eredità aviatoria mortificata dalla smobilitazione postbellica, che portò alla creazione nel marzo 1923 della Regia Aeronautica come arma indipendente.

A partire dalle affermazioni di Italo Balbo, protagonista con le sue squadriglie di idrovolanti delle crociere mediterranee (1928 Mediterraneo occidentale; 1929 Mediterraneo orientale) e atlantiche (1930-1931 Italia-Brasile; 1933 Italia-Stati Uniti),¹¹ il regime iniziò a celebrare la propria aviazione e la nuova generazione di aviatori "fascistissimi", lontani dalla figura del singolo eroe alato della Grande Guerra: un'epopea da inglobare, fascistizzare e ridefinire secondo il paradigma totalitario, che nel sacrificio generazionale della guerra aveva peraltro radicato la propria mitopoiesi.

nach Ordnung in Deutschland und Italien. Oldenbourg Wissenschafts Verlag, München 2011.

Sull'editoria aeronautica, cfr. Massimo Ferrari, "La stampa aeronautica italiana in epoca fascista", in Id. (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storici-grafici e prospettive di giudizio*, Franco Angeli, Milano 2005, pp. 31-110.

¹¹ Cfr. Ranieri Cupini, *Cieli e mari. Le grandi crociere degli idrovolanti italiani (1925-1933)*, Mursia, Milano 1973.

¹² «<http://senato.archivioiuce.it/senato-luce/scheda/video/IL3000094502/1/Gloria.html>» (30 giugno 2016).

¹³ Domenico Paoletta, *op. cit.*, p. 397.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Tale assenza nella cinematografia italiana si deduce anche da Giaime Alonge, *Cinema e guerra. Il film, la Grande guerra e l'immaginario bellico del Novecento*, Utet, Torino 2001. A titolo comparativo cfr. *The Blue Max (La caduta delle aquile, 1966)* di John Guillermin e *Von Richthofen and Brown (Il Barone Rosso, 1971)* di Roger Corman.

Se i documentari – ad esempio *Gloria* (1934) di Roberto Omegna¹² – mostrarono l'attività dell'aviazione italiana senza particolare enfasi rispetto alle altre armi, il cinema fascista attinse episodicamente e in dissolvenza al patrimonio aviatorio bellico:

Gli anni in cui l'aviazione italiana è diventata una delle più potenti del mondo, non hanno suggerito ai produttori la idea di fare un film aviatorio. Eppure l'epopea della guerra mondiale, con gli anni, andava allontanandosi e, più lontana, diveniva leggenda e quindi più facilmente materia di poesia. E invece nulla.¹³

Così scrive ancora Paoletta, criticando le "fanfaronate sbalorditive" della cinematografia aeronautica statunitense, ma anche la trama "artificiale e sbiadita" del primo film italiano di genere aviatorio dall'avvento del sonoro, *Armata azzurra* (1932) di Gennaro Righelli¹⁴. Parole lusinghiere sono invece riservate alle opere di Goffredo Alessandrini: *Cavalleria* (1936), in cui un brillante ufficiale di cavalleria, passato nel 1915 all'aviazione, cade, ma soprattutto *Luciano Serra pilota* (1938), storia di un ex aviatore della Grande Guerra emigrato in Sud America che nell'aviazione fascista trova una dimensione rigenerante.

Con lo scoppio del secondo conflitto mondiale il cinema fu mobilitato come arma di propaganda per esaltare le gesta dell'aeronautica e dei suoi uomini nella nuova guerra, senza nostalgici sguardi alle gesta aviatorie della Grande Guerra. Tra il 1940 e il 1944 furono girati sette film dedicati all'aviazione: *L'ebbrezza del cielo* (1940) di Giorgio Ferroni; *I tre aquilotti* (1942) di Mario Mattoli; *Un pilota ritorna* (1942) di Roberto Rossellini; *Gente dell'aria* (1943) di Esodo Pratelli; *Uomini e cieli* (1943, uscito nel 1947) di Francesco De Robertis; *Squadriglia bianca* (1944) di Jon Sava e *Aeroporto* (1944) di Piero Costa.

Dopo la guerra il cinema italiano abbandonò il genere aviatorio: c'era un'Italia distrutta materialmente e moralmente, da ricostruire e raccontare anche nelle sale cinematografiche. Si può inoltre avanzare l'ipotesi che l'associazione tra storie di volo e fascismo, oltre ai costi delle ambientazioni aeronautiche, abbia condizionato la ripresa di interesse sul tema, a differenza di quanto accaduto in altri paesi.¹⁵ Tra le eccezioni *Il cielo brucia* (1957) del regista ed ex generale dell'aeronautica Giuseppe Masini, che ripropone l'ormai logora narrazione a lieto fine dell'aviatore in difficoltà, ricorrendo a molti materiali di repertorio. Masini nel dopoguerra realizzò anche alcuni documentari, tra cui *Una storia scritta nel cielo* (1964), che racconta le vicende dell'aviazione italiana tra il 1915 e il 1918.

Il canale documentaristico è l'unico che abbia continuato a manifestare interesse per l'aviazione della Grande Guerra e tale tendenza è confermata anche dal centenario in corso: le serie di Rai *Storia 14-18 Grande Guerra. 100 anni dopo* (2014) e di «la Repubblica» *Paolo Rumiz racconta la Grande Guerra* (2014) hanno dedicato infatti al volo e agli aviatori approfondimenti di taglio storico-culturale, oltre che militare.

¹⁶ Cfr. *Flyboys (Giovani Aquile, 2006)* di Tony Bill e *Der rote Baron (Il Barone Rosso, 2008)* di Nikolai Müllerschön.

¹⁷ Su tali aspetti rinvio al mio *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Einaudi, Torino 2010.

¹⁸ <<http://www.museo-baracca.it/Francesco-Baracca/Baracca-e-la-canzone-d-autore>> (30 giugno 2016). Si segnala anche *La ballata di Francesco Baracca* (1988, di Luciano Ravasio). Per un profilo del principale "asso" italiano cfr. Neva Capra, Luca Gabrielli, Paolo Varriale (a cura di), *Nel segno del cavallino. Francesco Baracca tra mito e storia*, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, Trento 2015.

Il docufilm *Fango e gloria – La Grande Guerra* (2014) di Leonardo Tiberi rappresenta un caso particolare, in cui la guerra aerea trova spazio grazie alla protagonista femminile della *fiction*, Agnese, impiegata presso le officine aeronautiche Caproni di Taliedo (Milano), che racconta delle azioni aeree e della spericolatezza degli aviatori, ripresi in immagini "dal vero" colorizzate.

Nei filmati d'archivio facce anonime esposte al vento e ai rischi del volo celano vissuti che possono costituire uno stimolante punto di partenza per innovativi lavori di *fiction*, lontani dagli stereotipi celebrativi e dalla spettacolarizzazione che caratterizzano ancora alcune recenti pellicole.¹⁶ Sono storie di soldati spesso di umili origini e della loro scelta di diventare aviatori, storie custodite in oltre 7.500 fascicoli personali presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare italiana, nelle testimonianze epistolari e nei diari.¹⁷ Vicende ignote – ma non trascurabili – di chi "non era Baracca", le cui imprese sono state peraltro ricordate in Italia dalla canzone d'autore (Sergio Endrigo e Francesco De Gregori), ma ignorate dal cinema.¹⁸

Alla fine della Grande Guerra gran parte degli aviatori ritornarono alle loro occupazioni civili, talvolta modeste: per tutti volare rappresentò un'esperienza indelebile e le loro storie costituiscono significative tessere narrative, brani di sceneggiature ancora da scrivere, di cui il cielo fu simbolica e reale scenografia.