



Ottantacinque anni fa il lancio di volantini sulla capitale. In precedenza due tentativi fallirono a causa del maltempo. Il viaggio su un monoposto «adattato»



LA COPPIA Gabriele D'Annunzio e Natale Palli a bordo dello S.V.A. A sinistra, il castello di San Pelagio

Il volo su Vienna torna a San Pelagio

Oggi la rievocazione dell'impresa di D'Annunzio. Gli aerei partirono dal castello vicino Padova

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Era partito dai prati di San Pelagio, Gabriele D'Annunzio, quella mattina del 9 agosto 1918. Qualche meccanico aveva accennato un saluto con la mano. Poche ore di infiniti minuti per attraversare le Alpi, impossessarsi del cielo degli Asburgo, riempire la capitale di volantini, tornare in patria. E tutto il mondo avrebbe saputo. Sono passati 85 anni: il volo su Vienna compiuto dal Vate e dai suoi prodi rimane uno dei più affascinanti episodi storici. È proprio con la rievocazione di questa impresa ai limiti dell'impossibile che il Castello di San Pelagio (alle Due Carrare, a una decina di chilometri a sud di Padova) e sede del Museo dell'aria e dello spazio - di cui è consulente scientifico Giorgio Evangelisti, pilota di aeroplani e alianti e tra i massimi esperti di storia dell'aeronautica -, chiude oggi in grande stile «Cent'anni di Volitudine 1903-2003», manifestazione commemorativa per il centenario del

primo volo dei fratelli Wright. Denso il programma: alle 18.30 si terrà un breve spettacolo; quindi, alle 19 la Squadriglia aerea dell'Avu (Associazione volo ultraleggero) solcherà i cieli di San Pelagio, riproducendo il celebre volo dannunziano con relativo lancio di volantini; alle 19.30 ci si immergerà nel contesto artistico-letterario di al-

Il poeta portò con sé un libro su Caterina da Siena e una fiala di veleno

lora con il duello verbale tra cubisti e futuristi; alle 21 un altro spettacolo, «Possedere il cielo», narrerà la storia del volo; infine, alle 22 il pubblico riassaporerà attraverso le parole di D'Annunzio le ansie e le aspettative che 85 anni fa avevano fatto vibrare quei luoghi.

Il volo. Ci pensava da anni. Come il suo Icaro, impavido, nell'*Alcyone* sognava le ali per elevarsi dalla mediocrità, così anche lui agognava il cielo. Lo ottenne. Quello del nemico, peraltro. Che D'Annunzio fosse un combattente piuttosto singolare, non lo si può negare. Mentre altri intellettuali si battevano e moriva-

no nelle trincee, il poeta abruzzese portava avanti «la sua guerra personale» contro l'Austria. Un giorno marinaio, benché il mal di mare fosse per lui insopportabile; un giorno aviatore, sebbene non avesse il brevetto di pilota; un giorno fante sul Carso - purché l'uniforme fosse inamidata - alle rapide incursioni al fronte alternava lunghe licenze veneziane, nella sua «Casetta rossa» sul Canal Grande, tra un acquisto dall'antiquario e la visita di una bella donna. Ma ci credeva, e mai si sarebbe tirato indietro. Le sue beffe, i suoi colpi di mano, i suoi motti dovevano costituire una minaccia continua per l'Impero Austro-Ungarico se, fin dal primo bombardamento su Trieste del 1915, sulla sua testa pesava una taglia di ben 20mila corone. Il volo su Vienna sarebbe stato il suo capolavoro.

Nonostante la natura esclusivamente intimidatoria e propagandistica di tale impresa, non fu facile ottenere dalle autorità militari il permesso - vano anche il tentativo di «corrompe-

re» il Generale Cadorna con una partita di vini pregiati. La si riteneva infatti tecnicamente inattuabile. Tant'è: D'Annunzio era intento a scegliersi gli aerei per il suo volo. L'attenzione gli cadde sullo S.V.A., un monoposto monomotore che possedeva i tre requisiti necessari: robustezza, velocità, autonomia. Scelto il velivolo, costituita la squadriglia - l'87esima Squadriglia Aeroplani da Caccia «La Serenissima», comandata dal capitano Alberto Masprone e dislocata a San Pelagio -, arrivò anche l'autorizzazione. Il comando e la responsabilità dell'intera operazione furono affidati al Poeta. Era il 29 luglio 1918. Dopo due tentativi falliti per il maltempo, giunse il sospirato giorno, il 9 agosto.

La notte della vigilia, D'Annunzio la trascorse a Padova, ospite dell'anziana contessa Lucia Giusti, che alle tre del mattino fece prontamente svegliare per essere da lei benedetto. Poi, all'alba, si recò dai suoi uomini, li destò, prese i cinque a lui più fedeli e li fece giurare

che avrebbero portato a termine l'impresa, ad ogni costo. Alle 5.50, nell'aria tersa e illuminata dai primi bagliori, decollavano dieci S.V.A. 5 monoposto e uno S.V.A. 5 modificato in biposto (il Vate, non essendo pilota, paradossalmente non avrebbe potuto partecipare alla missione. Scongiurò allora l'ingegner Bezzi di trasformare uno S.V.A. monoposto in biposto, installando per lui un seggiolino in posizione del tutto precaria sulla fusoliera - da cui la frase dannunziana «sul mio sedile ardente»). Varcarono il confine. Giunsero in Austria. Qui, alla nebbia delle Alpi, subentrò la pioggia. D'Annunzio, cercando di proteggere come poteva le pagine del suo taccuino, annotava tutto. Compresi i guasti tecnici, che costrinsero quattro aerei a rinunciare all'impresa. Alle 9.20, tra lo stupore e l'incredulità della popolazione viennese, i sette S.V.A. superstiti comparvero improvvisamente a bassa quota e il cielo della città si riempì di manifestini tricolori con invito alla resa. Il testo recava la firma del Vate. La parola dannunziana aveva vibrato il suo colpo mortale. L'Italia era entrata a Vienna.

A un cenno del Comandante, i sette falchi della «Serenissima» virarono all'unisono e scomparvero all'orizzonte. Il rientro, forse ancor più denso di incognite, non comportò invece particolari problemi. Alle 12.35 il personale tecnico di San Pelagio, in attesa febbrile, cominciò a udire un ronzio di aeroplani in lontananza. Alzati gli occhi al cielo, vide i sette S.V.A. avvicinarsi, allargarsi e atterrare uno dopo l'altro. Due di essi compirono un paio di bizzarri quanto perfetti giri della morte - segno inequivocabile, questo, di successo. I giornali di tutto il mondo si impadronirono immediatamente della notizia. Non ci fu un bottino di guerra; non ci furono prigionieri; non ci furono vittime; ma una pagina significativa era stata aggiunta ai libri di storia.

Anna Maria Girelli Consolaro

LA RICOSTRUZIONE

Ore 5.50 del mattino: si parte

Fu compiuto il 9 agosto 1918 da undici S.V.A. dell'87esima Squadriglia Aeroplani da Caccia "La Serenissima" al comando di Alberto Masprone. L'intera operazione fu affidata al controllo di D'Annunzio. I due tentativi precedenti (2 e 8 agosto) erano falliti per il maltempo. Gli aerei partirono dal campo di San Pelagio (185 metri di larghezza per 470 di lunghezza) alle 5.50 del mattino: degli undici velivoli, a causa di un guasto al motore, tre dovettero rientrare immediatamente e



SOPRA LA CITTÀ I volantini su Vienna

senza problemi. Alle 12.35 ricomparvero all'orizzonte di San Pelagio, portando con sé il successo dell'impresa. L'atterraggio avvenne alle 12.40.

A.M.G.C.

Alle tre di notte svegliò la contessa Giusti per essere benedetto