

L'“ARTE” DEL VOLO DI AMERIGO CONTINI



Ada Fichera

foto Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni

Primi voli, gloriose imprese, trasvolate e conquista del cielo. Ma anche colori, linee, tratti più o meno nitidi e viste dall'alto. È così che il volo si fonde con l'arte pittorica, dando vita a preziose e splendide tele futuriste.

Espressione tutta italiana, l'aeropittura fonde perfettamente astratto, figurativo e concreto in un mix forte e rappresentativo di modernità, che dal periodo della Grande Guerra ci conduce

fino ai suoi effetti artistici in epoca "post-Secondo Conflitto Mondiale".

Una testimonianza di "aero-cultura" di grande rilievo, seppur poco nota, è quella legata all'attività pittorica di Amerigo Contini, aviatore umbro e architetto, nonché generale di brigata aerea, che si è contemporaneamente dedicato alla pittura. Sin da giovane, con il grado di tenente, produce una serie di piccoli oli su tela dedicata alle gesta in guerra

dei bombardieri Ca.3, i velivoli creati dal più famoso Gianni Caproni.

Contini dipinge immagini di volo proprio per l'ingegnere Caproni fin dal 1917, anno in cui realizza, inoltre, "Bombardiere Caproni sull'Isonzo", "Bombardiere Caproni su Trieste", "Bombardiere Caproni sulle nuvole" e "Bombardiere Caproni fra le nubi". Si tratta di immagini di volo certamente a scopo celebrativo tanto delle imprese quanto dei velivoli



Nella pag. a fianco, il "Bombardiere Caproni sulle nuvole" e, sopra, "Bombardiere Caproni su Trieste" realizzati da Amerigo Contini per l'ing. Gianni Caproni: si tratta di immagini di volo per celebrare le imprese e i velivoli raffigurati.

raffigurati. In fondo, è così anche per altri artisti a lui contemporanei legati alla famiglia Caproni; si pensi a Luigi Bonazza, contemporaneo del Contini, o qualche anno più tardi, ad Alfredo Gauro Ambrosi.

La trasposizione in pittura del mito del volo è in Contini una fuga da tutto ciò che è grave, pesante, pedante. C'è quello smodato desiderio di libertà negli azzurri tenui, e a momenti intensi, dei cieli tinteggiati; c'è, in essi, quella dimensione senza orizzonti degna del superuomo di nietzschiana memoria. È nel contrasto cromatico tra il blu e il viola del cielo sorvolato dai velivoli della sua "Lotta di un bombardiere Caproni con due Fokker" che si traduce il sogno del volo nel futurismo degli anni eroici del Contini e dei suoi contemporanei. Anche qui siamo sempre nel 1917 e, costante e protagonista, si palesa allo spettatore di questo olio su tela l'atteggiamento titanico e talvolta aggressivo dell'aviatore del tempo. Fin dal decollo, emerge imponente l'ambizione di onnipotenza dell'uomo alla conquista di ciò che mitologicamente Icaro aveva paventato. Suf-

fragato dalla marinettiana "religione della velocità" e dall'idolatria della macchina, anche Contini, sin dagli esordi pittorici, opera, in volo così come col pennello in mano, sulla scia di nuove emozioni che lo conducono a innovative espressioni artistiche. È tipica del resto dell'arte futurista sin dal tempo del suo Manifesto, apparso su *Le Figaro* di Parigi il 20 febbraio del 1909, la "mitologia" dell'automobile, «[...] ruggente che sembra correre sulla mitraglia, più bella della Vittoria di Samotracia [...] Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova; la bellezza della velocità».

È scritto così sul *Manifesto futurista* ed è di quella velocità ancora più elevata che Contini si fa promotore nel suo "Bombardiere Caproni tra cielo e mare" così come nel suo "Bombardiere Caproni in volo notturno su Pola", anche esse del 1917. Grazie alle sue capacità aviatorie, al valore e alla perizia che lo portano ad affrontare numerosi voli a bassa quota, anche in orari notturni, a Contini verrà conferita sul campo la Medaglia d'Argento, sanzionata in seguito con De-

creto Legislativo in data 11 aprile 1918, per i suoi voli nel cielo del Trentino, del Carso e dell'Istria dal 30 maggio 1916 al 7 agosto 1917. In tale occasione Contini, da ardito pilota, «*esegue a bassa quota numerose e difficili ricognizioni fotografiche e bombardamenti, nonostante le avverse condizioni atmosferiche e i danni inflitti al suo apparecchio dalle artiglierie e dai velivoli da caccia dell'avversario, superando gravi difficoltà e dando prova di calma e coraggio*». Per questa ragione, il suo quadro sul bombardiere Caproni in volo notturno assume un valore unico sul piano artistico ma anche sul piano documentario della storia militare, nonché di quella aeronautica, allora ancora ai suoi primordi.

Contini, chiamato alle armi già nel 1914 e assegnato al Battaglione Specialisti del Genio in qualità di studente universitario di architettura, manifesta da subito la passione per il volo, tanto da chiedere di essere ammesso al Corso di Pilota Aviatore Militare, venendo quindi assegnato alla Scuola di pilotaggio di Cascina Costa, a Gallarate, il 31 gennaio del 1915. Nel luglio dello stesso anno prende

il brevetto di pilota di aeroplano Farman e, nel mese di ottobre, il brevetto di pilota militare. È proprio la carriera militare, e nello specifico l'attività aerea di guerra, che lo appassiona più di ogni cosa. Ad Aviano viene assegnato, con il grado di caporale, alla 6ª Squadriglia Caproni 300. Nel settembre del 1916 diviene sottotenente di complemento del Genio e, dopo un anno di guerra, passa prima alla 7ª e poi all'8ª Squadriglia Caproni al campo La Comina di Pordenone. Le sue imprese migliori sul piano aviatore sono proprio quelle, già raccontate, dal 1916 al 1917, anno in cui, in data 27 giugno, viene promosso tenente. Tra le tante operazioni vogliamo ricordare l'incursione su Lubiana del 16 febbraio 1916 e le azioni su Pola dell'agosto e settembre 1917. E non è un caso, infatti, che il numero maggiore dei suoi oli su tela sia proprio del 1917.

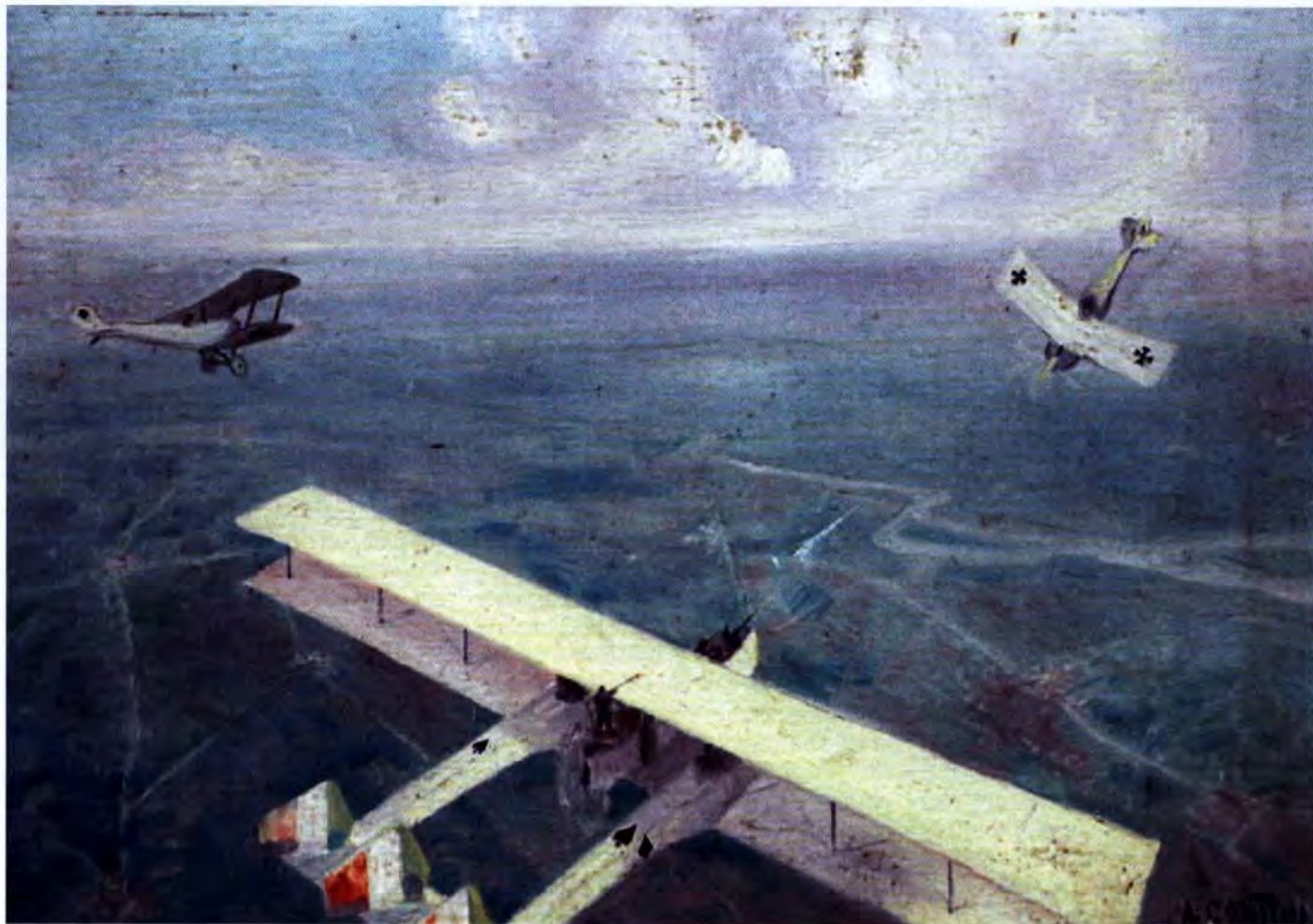
Risale a questo periodo la sua frequentazione di Gabriele D'Annunzio, anch'egli in servizio presso l'8ª Squadriglia nonché ideatore dei bombardamenti di Pola. Ci racconta il critico e curatore delle collezioni del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento Luca Ga-

brielli che «proprio il Vate, in una lettera diretta alla madre di Contini, offrì un'attestazione d'incondizionata stima nei confronti del giovane pilota all'approssimarsi del suo trasferimento presso un'altra squadriglia».

Il dipinto "Bombardiere Caproni in volo notturno su Pola" raffigura proprio un biplano da bombardamento Caproni 450 HP in volo sopra una linea costiera in uno scenario notturno, squarciato dai fasci luminosi dei proiettori a terra e appena rischiarato dallo scoppio dei proiettili antiaerei. «In effetti – spiega Gabrielli – la costa corrisponde con precisione alla rada di Pola e al litorale a sud di quest'ultima, il che consente di collegare con certezza il dipinto ai tre bombardamenti di Pola del 2, 3 e 8 agosto 1917, ai quali lo stesso Contini aveva preso parte». L'immagine, datata 1917, assume pertanto il valore di inedita raffigurazione "in presa diretta" da parte di un pittore-aviatore (caso singolare qual è il Contini) impegnato a tradurre sulla tela le esperienze estreme della guerra notturna nei cieli. «L'oscurità e la conseguente difficoltà di mantenere la giusta rotta e di colpire gli obiettivi, l'impossi-

bilità di comunicare direttamente con gli altri velivoli, l'esposizione ai tiri d'artiglieria a terra – continua Gabrielli – si ritrovano descritte, ad esempio, nei coevi testi di D'Annunzio». Non vi è modo di sapere se tale attività di "pittore di guerra" svolta da Contini fosse o meno nota a Gabriele D'Annunzio, come comunque pare plausibile; di certo, allo stesso anno della tela dedicata a Pola risalgono almeno altri quattro dipinti di identico formato, datati e firmati, che raffigurano da diverse angolazioni altre missioni di bombardamento compiute da biplani Caproni 450 HP (oggi esposti a Trento, Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni). Una caratteristica di Amerigo Contini sul piano artistico è certamente l'attenzione al dato topografico dei paesaggi da lui rappresentati dall'alto. Non è difficile, infatti, riconoscere paesaggi di sfondo riconducibili a Trieste e alla Piana di Tolmino.

Tutte queste tele del 1917 entrarono presto a far parte della collezione personale di Gianni Caproni, come sembra dimostrare il loro inserimento in cornici di colore verde con filetti dorati, a più riprese utilizzate nella raccolta Caproni





Nella pag. a fianco, "Lotta di un bombardiere Caproni con due Fokker"; sopra, il dipinto "Aeroplano Caproni Ca.80" che fa parte della seconda fase artistica di Contini caratterizzata da un verismo sempre più definito.

nel primo dopoguerra. Contini, negli anni della Grande Guerra, è autore anche di un'ampia tiratura di cartoline celebrative dedicate ai bombardieri Caproni, tuttora reperibili sul mercato antiquario. La solidità del rapporto, non solo artistico, intrecciato con Gianni Caproni, e d'altra parte la contiguità a Gabriele D'Annunzio intorno al 1917, autorizzano a ipotizzare che la copiosa serie di opere eseguite da Amerigo Contini per Caproni possa, in qualche modo, aver tratto origine dai reciproci scambi di indicazioni e pareri a carattere artistico intercorsi anche, e soprattutto, fra D'Annunzio e lo stesso ingegnere Caproni, scambi documentati in altre circostanze relativamente ad artisti della stessa epoca quali Guido Marussig e lo stesso Luigi Bonazza. Dopo che nel 1919, cessato lo stato di guerra, prende congedo dalla vita militare, Contini si dedica a una vasta serie di tele più grandi con aeroplani, fedelmente riprodotti in tutti i loro dettagli costruttivi e ripresi in volo sopra suggestivi scenari naturali.

Nel 1919 Contini dipinge il "Bombardiere Caproni Ca.44" e l'"Aeroplano Caproni per trasporto passeggeri", accomunati da un'evoluzione cromatica,

oltre che di celebrazione aeronautica e logistica: il primo vira verso una nitidezza di colori straordinaria, il secondo, nei grigi e nei bianchi delle nuvole che gli fanno da scenario, rappresenta quella forza e quella "violenza travolgente ed incendiaria" tipicamente futurista. Completati gli studi, si trasferisce nel 1922 in Sardegna, a Sassari, dove esercita la sua professione di architetto. Ma il fascino attrattivo delle imprese aeree e oltremare, per quanto rischiose e difficili, seduce Contini nuovamente nel 1923, anno in cui viene fondata l'Arma Aeronautica. Così abbandona la professione e la vita civile ed entra nei ruoli della Regia Aeronautica come tenente di complemento pilota. Da quel momento, Contini conduce una brillante carriera, durante la quale verrà assegnato anche all'Aviazione della Libia per poi fare parte anche della 12ª Squadriglia Caproni a Tripoli (dove nel 1942 diverrà anche comandante dell'aeroporto di Castelbenito), giungendo persino al Comando dell'Aeronautica nella colonia eritrea e alla "promozione" a generale di brigata aerea nel 1951. Della seconda fase artistica possiamo evidenziare un verismo sempre più definito, che lo colloca nelle fila di

una corrente pittorica a soggetto aeronautico più tradizionalista. Ne abbiamo esemplare dimostrazione nel suo "Aeroplano Caproni Ca.80 in volo" del 1926, in cui rappresenta un biplano da bombardamento leggero Ca.80, ovvero una variante del Ca.73, la cui produzione ha inizio solo l'anno prima. Il dipinto raffigura un volo al tramonto, una scelta non casuale proprio perché quel tipo di velivolo permetteva operazioni in volo in notturna. Da queste opere in poi, Contini dà grande risalto ai paesaggi naturali che sottostanno agli aeroplani dipinti. Dai verdi prati ai monti, agli scenari marittimi, il pittore-pilota giunge fino alla rappresentazione, nel 1930, dei velivoli Caproni Ca.133.

Contini muore di malattia a Sassari nel 1957, lasciando alla storia non solo testimonianza di eroiche imprese aviatorie, meritorie oggi di maggiore luce e riconoscimento da parte del panorama aeronautico, ma soprattutto opere di singolare aeropittura e di peculiare bellezza, capaci di dare a lui quell'immortalità futurista che ogni eroe del suo calibro ha in vita cercato. □

© Riproduzione riservata