

JACOPO PIGNATIELLO

La rotta di Caporetto tra fonte memorialistica e rielaborazione romanzesca in E se brucia anche il cielo di Davide Rondoni

Il contributo propone di mettere a confronto dei brani che raccontano la ritirata conseguente alla battaglia di Caporetto nel corso della Grande Guerra. I testi selezionati sono tratti da una fonte memorialistica – le Memorie di volo e di guerra: dal 1915 al settembre 1943 di Gaetano Aliperta (Bari, 1976) – e da un corrispettivo adattamento narrativo contenuto nel romanzo E se brucia anche il cielo di Davide Rondoni (Cles, Frassinelli, 2015). Le Memorie custodiscono i ricordi di guerra del pilota Gaetano Aliperta, che nel corso della Prima Guerra Mondiale ha militato nella 91^a Squadriglia. E se brucia anche il cielo, invece, in cui Aliperta figura come personaggio narrativo, s'incentra sulla vita dell'aviatore Francesco Baracca, contenuta in una cornice narrativa di ambientazione contemporanea che fonde insieme una storia d'amore e il racconto di alcune ricerche storiche sull'aviazione italiana e la vita dei fanti durante la Grande Guerra.

Rielaborando narrativamente le *Memorie di volo e di guerra* di Gaetano Aliperta (Favia, 1976), Davide Rondoni, nel suo romanzo *E se brucia anche il cielo* (2015), ci offre un'inedita cronaca della rotta di Caporetto. Circoscrivendo la trattazione sul racconto di alcuni accadimenti susseguiti alla sconfitta italiana contro gli Austriaci lungo la valle dell'Isonzo nell'ottobre del 1917, nel nostro contributo metteremo in evidenza l'intertestualità tra l'ipertesto di Rondoni e l'ipotesto di Aliperta.

E se brucia anche il cielo è un romanzo storico incentrato sulla figura di Francesco Baracca, l'epico aviatore caduto in guerra il 19 giugno del 1918, passato alla storia per i record di vittorie aeree raggiunti – trentaquattro aeroplani abbattuti in sessantatré combattimenti – e aver capitanato la 91^a Squadriglia, ossia il gruppo d'élite di piloti costituito nel 1917 e soprannominato *Squadriglia degli Assi*. Il pilota romagnolo (Baracca nasce infatti a Lugo nel 1888) era circondato da un'aura romantica, scaturita non soltanto dai suoi successi bellici, ma anche dalla sua passione per i cavalli, gli amori, la fiera personalità e, pur negli orrori della guerra, il cavalleresco rispetto per gli avversari. Va inoltre ricordato che l'insegna personale sugli aerei pilotati da Baracca a partire dal 1917 era il cavallino rampante, che riadattava lo stemma araldico del Reggimento *Piemonte Cavalleria*. Com'è noto, dal 1932 Enzo Ferrari scelse questo simbolo per le sue auto da corsa, suggeritogli dai conti Enrico e Paolina, genitori di Francesco.

Il plot del romanzo di Rondoni offre alcuni rapidi scorci sull'adolescenza di Baracca e sul periodo della sua formazione cadetta, ma ha come focus gli anni della Prima Guerra Mondiale, durante i quali agli alti meriti e onori militari dell'eroe s'intrecciano, centrifugati dal turbinio della guerra, le passioni, i sogni, le speranze, i rapporti con i commilitoni e, soprattutto, gli amori del protagonista. Quella del pilota non è però l'unica storia raccontata. Gli eventi storici, trasfigurati in chiave romanzesca e condotti in buona parte sulla linea dell'epistolario di Baracca con le sue amanti e sua madre, sono contenuti in una cornice narrativa, nella quale freme una storia d'amore sofferta e impossibile. Infatti il principale punto di vista della narrazione è condotto da Maurizio, un ricercatore universitario di storia che si reca a Lugo (come già detto, paese natale del pilota) per condurre delle ricerche sull'aviazione italiana durante il primo conflitto mondiale e sulla vita al fronte dei soldati in trincea. Infatti a Lugo di Romagna si trova il Museo 'Francesco Baracca', in cui del resto presumiamo che Davide Rondoni abbia avuto modo di consultare le *Memorie di volo e di guerra* di Gaetano Aliperta. Inoltre, la Biblioteca Comunale di Lugo 'Fabrizio Trisi' raccoglie una notevole quantità documentaria e bibliografica dedicata alla Grande Guerra. In viaggio con sé Maurizio porta anche Agata, la sua giovanissima fidanzata, una seducente quanto inafferrabile studentessa universitaria con circa la metà degli anni del ricercatore. Le differenze estreme tra i due e le macerie del loro passato, che entrambi non hanno ancora spazzato via, conducono spesso

L'amore verso laceranti agonie. Le ricerche storiche assorbono interamente lo studioso: il loro eco vibra nel presente fino a prendere vita come parte attiva nella storia di Agata e Maurizio, culminando nella catarsi finale che plasmerà la loro passione. Il susseguirsi della trama è quindi energicamente calamitato da due poli magnetici opposti che gravitano su questa sovrastruttura narrativa e sugli episodi del periodo della guerra con al centro la vita di Baracca.

Quella dell'aviatore romagnolo non è tuttavia l'unica rievocazione storica a cui si dà voce, ma vi figurano anche brevi stralci delle tragiche sorti dei fanti mandati al macero nelle trincee e della storia di alcuni piloti della 91^a Squadriglia. Come infatti abbiamo già accennato, nel corso della Grande Guerra, in questo gruppo scelto di combattenti dell'aria militarono tra i più valorosi piloti da caccia italiani, selezionati dallo stesso Baracca tra coloro che avessero raggiunto la fama di *Assi*, per ottenere la quale era necessario aver conquistato almeno cinque vittorie aeree. Nell'arruolare i combattenti di questo gruppo scelto Baracca non impose, come al tempo capitava spesso in aviazione, il possesso, da parte dei membri, di un rango nobiliare (sebbene il numero dei nobili all'interno della 91^a Squadriglia raggiungesse la quasi totalità), ma considerò il solo valore mostrato in battaglia. Aspetto, questo, sottolineato anche in *E se brucia anche il cielo*:

È nata la squadriglia degli Assi, la 91^a, e lui ne è stato creato comandante. Può scegliere personalmente i suoi uomini. Onore riservato solo ai grandi guerrieri. E lui li ha scelti. Si è confrontato con l'amico e suo ex comandante Piccio, e ha individuato i migliori. Non ha badato se fossero di sangue blu o bastardo. Li ha scelti perché in volo sono i migliori.¹

E tra i «migliori» figura come personaggio del romanzo anche il giovanissimo tenente, appena ventunenne, Gaetano Aliperta, l'autore delle *Memorie* che confronteremo con le sequenze testuali dell'opera di Rondoni vertenti sulla rievocazione della rotta di Caporetto, onde mettere in evidenza la trasfigurazione in romanzo storico di una fonte memorialistica. Gaetano Aliperta (Somma Vesuviana, 1896 – ivi, 1986) ha effettivamente partecipato alla Grande Guerra come volontario a partire dal 1916. Baracca lo notò per il suo talento e l'audacia mostrati in combattimento, per cui, per l'appunto, sebbene non possedesse un rango nobiliare, l'arruolò il 12 marzo 1918 nella 91^a Squadriglia. Oltre ad aver combattuto nel primo conflitto mondiale, Aliperta ha militato come aviatore nella campagna d'Etiopia, nella guerra civile spagnola e ha ricoperto vari ruoli di coordinamento tattico nella seconda guerra mondiale – tra cui quello della difesa aerea di Napoli –, fino al proclama dell'armistizio avvenuto l'8 settembre 1943. Le *Memorie di volo e di guerra*, pubblicate nel 1975, quando Aliperta era ottuagenario, raccolgono i suoi ricordi di guerra maggiormente significativi dal 1915 al settembre 1943.

In *E se brucia anche il cielo* Aliperta è un giovane pilota aggregatosi alla Squadriglia capitanata da Baracca qualche mese dopo essere stato travolto, mentre era degente in ospedale, dagli accadimenti innescati dalla disfatta di Caporetto.

Ieri Aliperta, uno degli ultimi arrivati, ha raccontato della sua ferita orrenda e la sua Caporetto. Cose successe dunque qualche mese prima di arrivare alla squadriglia. È un ragazzo campano [...], ma è di Somma Vesuviana, ha da poco compiuti ventuno anni. Baracca appena li ha compiuti l'ha chiamato. Anche quel ragazzo, come lui, da giovane aveva mentito alla madre. E s'era messo a volare nascondendo la sua scelta. Baracca l'aveva visto volare come un matto a Padova. E s'era subito informato di chi fosse. Ma un giorno un austriaco gli ha rotto il culo.

¹ D. RONDONI, *E se brucia anche il cielo*, Cles, Frassinelli, 2015, 98.

Letteralmente. Durante un combattimento alcuni proiettili hanno perforato la carlinga e lo hanno preso dietro, tra natiche e fianchi. Hanno spaccato tutto. Era atterrato perdendo litri di sangue e schiantandosi. Ma l'avevano portato ancora vivo a Udine.²

La narrazione di Rondoni coincide in buona parte con quanto racconta la sua fonte. Aliperta era stato davvero ferito in volo prima degli eventi di Caporetto, tra Tolmino (oggi in Slovenia) e Premiaracco (provincia di Udine), in data 1° ottobre 1917, allorquando, antecedentemente alla sua entrata nel gruppo di Baracca, militava nell'81ª Squadriglia. Il pilota di Somma Vesuviana, poco dopo essere partito dal campo di aviazione di Santa Caterina che stava a Pasion del Prato (UD), a causa di alcune circostanze si era trovato a fronteggiare da solo, con il suo Niuport 11 (il cosiddetto *Bébé*), una schiera di sette o otto aerei austriaci dinnanzi ai quali non aveva voluto scappare in ritirata per non sfiduciare le truppe italiane a terra con il mostrare un aereo italiano in fuga dal nemico. E così era stato ferito da una scarica di mitragliatrice che lo aveva colpito, di fianco, alla natica e alla gamba destra. Dopo il ferimento, Aliperta, svenuto, era stato trasportato all'ospedale da campo 228 situato ad Oleis, una frazione del Comune di Manzano (UD) a circa trentacinque chilometri da Caporetto e non, come racconta la rielaborazione narrativa di Rondoni, a Udine. Per l'appunto, Aliperta rammenta che un medico gli aveva spiegato che non avevano potuto trasportarlo all'ospedale di Udine, dove avrebbe dovuto subire un'operazione di laparotomia, a causa delle sue gravi ferite (la peggiore delle quali era all'intestino) e delle condizioni delle strade che avrebbero dovuto percorrere per giungervi. Grazie a delle circostanze fortuite³, l'aviatore riuscì a sopravvivere alla setticemia che si era diffusa nell'organismo e dunque si trovava effettivamente in ospedale (benché, ripetiamo, ad Oleis e non a Udine) quando iniziò la grande ritirata di Caporetto⁴.

Nell'invenzione romanzesca di Rondoni Aliperta, personaggio della narrazione, evoca il ricordo di tale ritirata a Baracca e agli altri piloti della Squadriglia. La rocambolesca esperienza della sua fuga dall'avanzare degli Austriaci in seguito all'avvio della ritirata degli Italiani dal territorio di Udine segue sempre, come vedremo, la falsariga delle *Memorie*.

Il suo racconto, fatto ieri a Baracca e agli altri che stavano seduti con le camicie e con le giacche slacciate in questa stessa stanza dove il comandante prova a terminare l'ultima lettera, era stato lungo e concentrico come sanno fare i campani. Si trovava dunque a Udine e una mattina ha trovato l'ospedale deserto. Tutti quelli che potevano camminare «*si innerano intò*». Erano rimasti solo i feriti più sbrindellati, e lui sbrindellato «era assai», ed era rimasto solo un infermiere che aspettava coraggiosamente se tornava qualche autoambulanza a prendere i feriti immobilizzati. Lui per fortuna era sopravvissuto alla setticemia. Ventiquattrore d'inferno in semicoscienza, il suo organismo aveva «dottato contro le infezioni», come aveva detto il dottore, sparito anche lui. E sparita la infermiera. «*Na bona guagliona*», aveva detto Aliperta. Era iniziata la grande ritirata dopo Caporetto. Via tutti, gli austriaci stanno arrivando.⁵

² Ivi, p. 164.

³ Aliperta riporta le coincidenze scaturite dall'andamento delle operazioni militari che gli avevano impedito di fare colazione e pranzare e inoltre riferisce che il giorno precedente al ferimento, per via di una costipazione, aveva assunto un purgante. Ragion per cui, avendo l'intestino libero, gli fu possibile superare l'infezione.

⁴ Cfr. G. ALIPERTA, *Memorie di volo e di guerra: dal 1915 al 9 settembre 1943*, Bari, Arti Grafiche Favia, 1976, 103-108.

⁵ RONDONI, *E se brucia...*, 164-165.

Nelle *Memorie* l'evacuazione dall'ospedale è riferita con molti dettagli, vari dei quali coincidono con quelli delle sequenze narrative e descrittive di *E se brucia anche il cielo* e, perdipiù, nella fonte memorialista troviamo gli echi del fronte di guerra e della concitazione conseguente alla sconfitta.

Da un paio di giorni il rombo delle cannonate s'era intensificato e d'ora in ora si rinforzava sempre di più; era diventato un martellamento continuo e furioso. Oltre a ciò, il rombo si era anche di molto avvicinato. Sul volto dei Dottori, delle Dame e degli infermieri si leggeva preoccupazione e inquietudine, io capivo che qualcosa di grosso stava succedendo, però non potevo ammettere che ciò si risolvesse a nostro danno.

Nel pomeriggio uscii sulla strada fuori dell'ospedale e mi colpì un insolito movimento di soldati non inquadrati, con i visi e gli abiti sconvolti che scendevano disordinati e mogi mogi dalla strada proveniente dai monti, diretti tutti verso la pianura.

Domandai ad alcuni: «dove andate?», mi guardavano con occhi stralunati, ma non rispondevano, domandai ad altri: lo stesso comportamento; domandai ancora: «Ma che succede?», nessuna risposta, sembravano tutti ebei, istupiditi.

Rientrai in ospedale, ma quella sera cenai a malincuore, non potevo capire perché quei forti e valorosi soldati pigliavano la via della pianura, come un branco di pecore.

Quella sera le Dame [...] erano tutte intente a medicare feriti che arrivavano continuamente, e loro non ce la facevano a medicare tutti, neanche sommariamente. [...] Si riempivano i corridoi e le scale. Alle undici circa di sera io ero stanco morto e quando la Dama si accorse che barcollavo e non mi reggevo più in piedi mi obbligò ad andare a letto. [...]

Quando mi svegliai erano circa le dieci del mattino. [...]. Mi alzai con calma e quando uscii fuori dalla stanzetta notai una insolita e strana quiete. I corridoi e le scale erano sempre ingombri di feriti, ma nessun lamento, sembravano tutti morti o che stavano lì ad aspettare rassegnati la morte. In piedi non vi era nessuno, erano scomparsi dottori, dame, infermieri ed i feriti validi a camminare.

Scesi le scale, attraversai l'androne; finalmente nel cortile vidi un infermiere che lo attraversava frettolosamente [...].

Mi spiegò che a mezzanotte era venuto l'ordine di sloggiare. Tutti, indistintamente, quelli che potevano camminare, feriti o no, dovevano lasciare subito l'ospedale. Solamente quelli che non potevano camminare potevano restare lì, in quanto sarebbero venute le autoambulanze a prelevarli, fino a che fosse stato possibile.⁶

Come già si può dunque notare dalla comparazione fatta fin qui tra ipertesto e ipotesto, Rondoni ha plasmato e condensato i ricordi di Aliperta risalenti ai giorni di Caporetto in un unico discorso rivolto a una piccola platea di commilitoni, tra i quali, si legge di seguito, oltre a Baracca, si segnala la presenza di «Piccio» (Pier Ruggero Piccio) e «Ruffo» (Fulco Ruffo di Calabria). Talvolta, l'autore del romanzo dà voce allo scrittore delle *Memorie* con un discorso diretto che evidenzia le sue origini campane attraverso un parlato marcatamente regionale ed espressioni dialettali (nonché un animato linguaggio non verbale), il che è ancora più evidente nel brano successivo in cui Francesco Baracca viene apostrofato quale interlocutore principale.⁷

«Ma quando sto per uscire dall'ospedale, con quali dolori ve lo potete immaginare, comandante, chi ti vedo steso su una barella? Un pilota di bombardieri, sì uno che pilotava i Caproni che avevo scortato qualche settimana prima. Schiena si chiamava. *Ecchisto* mi afferra

⁶ ALIPERTA, *Memorie...*, 112-113.

⁷ Gli aspetti che mettono in risalto le origini napoletane di Aliperta, ai limiti del caricaturale, si evincono anche in altre sezioni del romanzo in cui compare il personaggio in questione, come ad esempio quando si racconta che «Aliperta si ripete a denti stretti filastrocche in dialetto» (RONDONI, *E se brucia...*, 180). In realtà, questa caratterizzazione narrativa non traspare minimamente dalle *Memorie*, né è desumibile dai ricordi dei familiari dell'aviatore.

un braccio che pare *nu demonio*, ‘Alipe’, ‘Alipe’, tu mi devi salvare! *M’aggi’ a porta’ via di qua’*, dice, con due occhi che mi pareva avesse visto San Gennaro di persona.»

Raccontando queste cose l’aviatore si era alzato in piedi e faceva delle mosse. Come ora nella stanza c’erano Baracca, Piccio e Ruffo. Si rideva pure. [...]

«Io me ne volevo andare! Ma quello si attacca con una forza spaventosa, Comandante! E mi guardava. *M’aggia a salva’! Alipe’, m’aggi a salva’!* Lo sai che fine fa un pilota prigioniero? Non posso camminare, Alipe’, portami via tu.’ E stringeva. Ma io che potevo dire, che potevo fare, comandante? Lui aveva il fianco coi muscoli rotti, ma io c’avevo il culo, perdonate l’espressione, che s’era tutto fracassato. M’avevano operato, ero scombuscolato interamente e con le altre ferite ancora da cicatrizzare. Potevo camminare appena io, e che facevo? Ci facevamo prendere tutti e due? Allora sapete ch’ho fatto, comandante? Con l’unico infermiere che era rimasto, ho preso Schiena e la sua lettiga, l’abbiamo messa sulla porta, proprio di traverso, così se arrivava un’ambulanza lui lo prendevano su di sicuro. Poi me ne sono andato *chiane chiane*, e non ho avuto cuore di voltarmi. E sulla strada c’era tutta la fiamana di gente che se ne andava... Mi sono messo là in mezzo e svenivo, e cadevo... Non vi dico in che condizioni...»⁸.

Anche l’episodio del pilota dei bombardieri (i biplani Caproni Ca.32 e Ca.33) ferito è contenuto nelle *Memorie*. Dalla loro lettura si scopre però che il suo nome fosse *Schiona* e non *Schienna* e quindi nel romanzo ha subito una piccola modifica. Inoltre possiamo notare che anche l’autore dell’ipotesto ricorra talvolta a sequenze dialogiche per raccontare gli accadimenti che ha vissuto, trascritte tuttavia con minor enfasi della messa in opera letteraria di Rondoni. Nondimeno, capita che anche alcune espressioni – oltre che, com’è palese, l’intera narrazione relativa a questi ricordi di Caporetto – siano state ricalcate dal testo di Aliperta. Si confronti, ad esempio, l’enunciato «*M’aggia a salva’! Alipe’, m’aggi a salva’!* Lo sai che fine fa un pilota prigioniero?», riportato nella citazione precedente e pronunciato da *Schienna*, con quello individuabile nel passo successivo, riferito dall’uomo il cui vero nome è *Schiona* («tu sai cosa significa un pilota prigioniero? Tu devi salvarmi»).

Nel ritornare nella mia stanzetta [...] mi sentii chiamare per nome da un ferito disteso in un lettino. Era il sergente pilota Schiona, dei Caproni; era stato ferito il giorno prima, ed atterrato al campo di Oleis, lo avevano portato lì. Mi disse.

«Ho ricevuto una pallottola in un fianco, la ferita non è grave, però avendomi tagliato i muscoli, per il momento non posso camminare. Ora tu te ne vai, ed io sarò fatto prigioniero; tu sai cosa significa un pilota prigioniero? Tu devi salvarmi».

Passò del tempo, cercai di studiare il modo; ma io a stento potevo camminare e non avevo nessuna sicurezza di salvarmi, come potevo salvare lui?

Lo salutai affettuosamente, ma fui costretto ad andarmene benché a malincuore, e pensavo sempre cosa avrei potuto fare per lui. Sulle scale incontrai di nuovo l’infermiere di prima che portava acqua ad un moribondo. Alla mia domanda, rispose che lui sarebbe stato fatto prigioniero, poiché era rimasto solo nell’ospedale [...]. Gli chiesi di aiutarmi in un’opera e lui mi aiutò.

Mettemmo Schiona sulla barella e lo portammo all’ingresso del portone. «Ed ora, caro Schiona, buona fortuna a te e a me. Se verrà anche una sola ambulanza non potrà prelevare nessuno se non prende prima te che sei proprio all’entrata e ingombri il passaggio; arriverci e buona fortuna».

Uscii sulla strada e seguì la corrente umana che dai monti scendeva al piano.

Mi unii ad ingrossare quella corrente di uomini, come un’altra goccia d’acqua che va ad ingrossare un torrente torbido e fangoso.⁹

Rondoni è abile nel racchiudere in un breve discorso i tratti salienti dell’ampia rievocazione, ricca di dettagli (come vedremo anche di seguito), che descrive l’esperienza della fuga insieme alla

⁸ RONDONI, *E se brucia...*, 165-166.

⁹ ALIPERTA, *Memorie...*, 113-114.

«fiumana di gente» («corrente di uomini», «torrente torbido e fangoso» e poi, più avanti, propriamente «fiumana» e «immonda fiumana» nelle parole di Aliperta¹⁰) in fuga dall'avanzata dell'esercito austriaco.

Baracca e gli altri avevano ascoltato quel giovane soldato con simpatia e commozione. Avevano sentito molti racconti della ritirata, ma questo di Aliperta era il più strano. «Ho chiesto a un soldato che stava succedendo e quello mi fa: 'Accompagniamo l'Italia al cimitero!' Ma un altro subito che camminava con un occhio fasciato e l'altro nero che sembrava tornato dai morti: 'Forse al cimitero ci finiamo noi ma l'Italia è immortale!'»

Nel racconto del ferito col culo a pezzi tornava varie volte la immensa fiumana a rilento. Poi svenimenti, passaggi su autocarri lentissimi, auto a cui si brucia il motore, e ancora svenimenti, l'arrivo al campo su un carro da fieno. E poi ancora via, «arrivano gli austriaci», la ritirata dal campo stesso, il delirio, la febbre, un clistere fatto con il sapone per pulire gli aerei. «Mi tenevano fermi in due, comandante, un patimento, ma se non me lo facevano *aggi' a scoppia'* e morivo male.» E ancora fiumane di uomini e donne allo sbando, autocarri sulle vie verso sud a passo d'uomo e l'acqua che veniva dai copertoni usata per inumidire le gallette e riuscire a mangiare qualcosa.¹¹

Ancor più tenendo presente queste righe tratte dal romanzo appena citate è possibile mettere in rilievo che Rondoni abbia brevemente riassunto la sofferta, sia emotivamente che fisicamente, peregrinazione di Aliperta successiva all'uscita dall'ospedale, descritta invece in modo ampiamente diffuso nelle *Memorie*.

Camminai per cinque o seicento metri e poi non ce la feci più; le ferite mi bruciavano e le forze mi mancavano; mi gettai esausto su un mucchio di sassi che fiancheggiava la strada. Non so quanto rimasi lì. La fiumana passava muta e a testa bassa incurante di tutto. Un soldato cavalcava un mulo, e ne portava un altro per la cavezza; si fermò e, senza dire una parola, mi pigliò di peso e mi issò sull'altro. Apprezzai il suo gesto, ma io non potevo cavalcare il mulo. Le mie ferite erano proprio al sedere, provai a mettermi con la pancia sul mulo; ma dopo un centinaio di metri dovetti scendere perché le budella mi saltavano in gola. Uscii fuori strada per non essere travolto e calpestato dagli uomini che in massa compatta procedevano come automi.

Disteso sull'erba, avvilito e senza forza, guardavo tutti quegli uomini forti e robusti che sfilavano come un accompagnamento funebre. «Accompagnano l'Italia al cimitero».

Fui colpito da un tale avvilito, che mi sentii scendere le lagrime. «Bravo – mi dissi – e tu piangi sull'Italia morta? non è possibile, l'Italia è immortale!» [...] Mi assopii; piano piano mi rialzai e mi rimisi nell'immonda fiumana.¹²

In questi ultimi confronti intertestuali si può altresì nuovamente constatare che il romanziere abbia scelto di riprodurre nella sua opera, con delle modifiche stilistiche, degli enunciati presenti nelle *Memorie* che avrà evidentemente reputato particolarmente suggestivi, commutando stavolta dei pensieri di Aliperta espressi in forma di discorso diretto («Accompagnano l'Italia al cimitero», etc.) in delle esclamazioni espresse da dei soldati italiani di passaggio.

Nelle successive pagine delle *Memorie* il pilota racconta che, dopo aver percorso un rocambolesco tragitto carico di difficoltà, era stato condotto all'ospedale di Udine, ma si era rifiutato di entrarvi, memore dell'esperienza all'ospedale da campo, e si decise a raggiungere la sua Squadriglia nel campo di aviazione di Santa Caterina, a tre chilometri da Udine. Raggiuntolo, l'aviatore venne inviato su un autocarro verso il campo di Pordenone, dato che da lì a poco il campo di S. Caterina, come gli altri aeroporti della zona, sarebbe stato incendiato dagli stessi militari

¹⁰ Nel successivo passo citato di *E se brucia anche il cielo* ritroviamo nuovamente le analoghe espressioni «immensa fiumana» e «fiumane di uomini e donne allo sbando».

¹¹ RONDONI, *E se brucia...*, 166-167.

¹² ALIPERTA, *Memorie...*, 114.

italiani per non lasciarlo preda dell'esercito austriaco in avanzata (Aliperta stesso vide a malincuore le fiamme che lo distrussero), che altrimenti ne avrebbe fatto bottino insieme ai materiali impossibili da trasportare nel poco tempo e con le risorse a disposizione. Le descrizioni del pilota di Somma Vesuviana sono decisamente toccanti e offrono una considerevole focalizzazione interna dei sentimenti e delle traversie conseguenti alla catastrofe di Caporetto.

Fiammate sinistre ed immense colonne di fumo si elevano da tutte le parti. Tutti gli aeroporti della zona di Campoformio fanno lo stesso. Fiamme e distruzione dappertutto.

Annotta e l'autocolonna rischiarata da quei tristi bagliori esce dal campo e si immette sull'arteria principale che da Udine porta a Pordenone.

Ma ormai la strada è già piena di autocarri, carriaggi e muli con soma e con uomini, e a piedi, militari e civili, donne e bambini. Il cielo è tutto nuvoloso e pioviggina. [...] La tristezza e il dolore si legge sul viso di tutti.

Al mattino successivo, mi sveglio, ma non ho la forza di alzarmi e di scendere dal mio letto. M'informarono che avremmo dovuto essere nella notte stessa a Pordenone, però per l'eccessivo ingorgo della strada, l'autocolonna aveva percorso solo una quindicina di chilometri. Da mangiare non vi è niente, più tardi uno specialista ha scorto su un autocarro fermo davanti al nostro casse di gallette e sacchi di zucchero e ne fa provvista per tutti gli uomini della nostra autocolonna.

Per poter bere e per ammolire le gallette si raccoglie nelle gavette l'acqua che gocciola dai copertoni degli autocarri. Le ore passano e si va avanti lentamente, di cinquanta metri, di un Km., e poi continue soste di ore. Piano, la strada è così fangosa e piena di automezzi che molti viaggiano a piedi attraverso i campi, al limite della strada, nei prati inzuppati d'acqua e nel fango.

È passato mezzogiorno ed io sto a rivoltarmi nel mio letto. Ho dolori acuti alle ferite [...] ed ancora dolori viscerali; le ferite non curate mi hanno gonfiato le natiche e il materiale non può uscire dalle viscere; mi sento morire, svengo.

Gli specialisti, montatori d'aeroplani, motoristi, elettricisti ed altri meccanici non sanno cosa fare, vanno cercando su gli automezzi fermi nella strada qualche persona che possa aiutarmi, qualche dottore o infermiere, non trovano nessuno [...].

Gli specialisti volevano salvarmi ad ogni costo. Tennero un consulto [...] e decisero la seguente cura che misero subito in atto.

Aprirono le casse ed estrassero fuori sapone da bucato, che a loro serviva per lavare le ali degli aerei, dalle casse presero pure una pompa a stantuffo, tipo siringa di ottone, [...] che serviva per iniettare benzina nelle testate dei cilindri del motore.

In un terraneo di contadini che si trovava al margine della strada presero una grande caldaia e misero a bollire il sapone nell'acqua, fatta la saponata, mi presero, mi portarono nel terraneo e mi misero col ventre su una sedia. Qui si mise all'opera il motorista Parolo. M'introdusse la pompa nel deretano e mi fece una specie di clistere. [...]

Tanta acqua e sapone mi compresse l'addome, che infine i muscoli della pancia reagirono, vinta la resistenza del gonfiore, strizzò fuori tutto il contenuto. Così lavato e disinfettato di dentro e di fuori mi ricaricarono sull'autocarro.

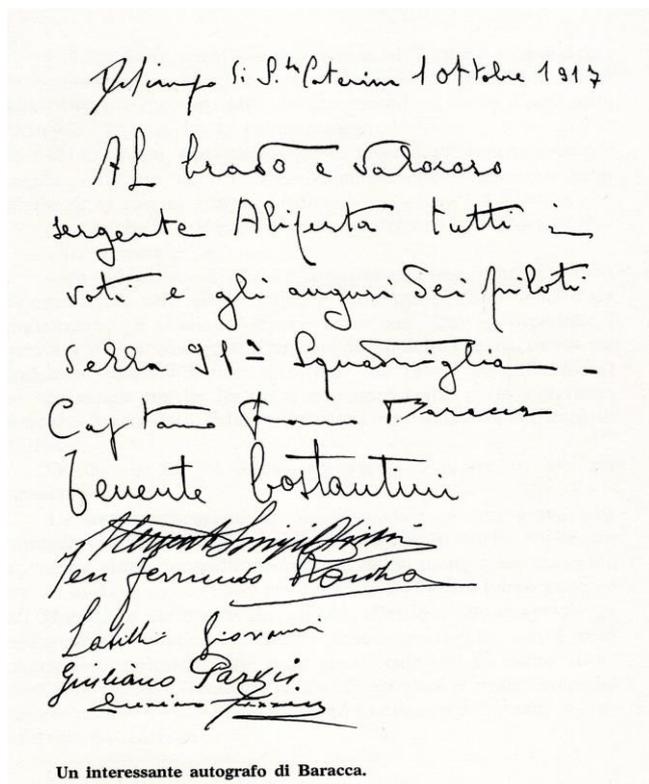
L'operazione era riuscita, ora riposavo sul letto ambulante, esausto, ma fuori pericolo. Annottava, pioveva sempre, e gli autocarri procedevano come prima a tratti ed a trattini, come lo permetteva l'ingorgo stradale.¹³

In queste pagine delle *Memorie* ritroviamo con profusione di particolari pure gli aneddoti delle gallette ammorbidite con l'acqua dei copertoni e del clistere¹⁴ annoverati in *E se brucia anche il cielo*. Comparando i due testi, emerge dunque che i ricordi dell'aviatore che ha vissuto una delle fasi più tragiche della storia italiana grondino di dettagli rispetto a quanto riporti, nel palinsesto di Rondoni,

¹³ Ivi, p. 117-118.

¹⁴ Nella citazione abbiamo tralasciato la descrizione degli aspetti maggiormente crudi dell'esecuzione del clistere.

il suo corrispettivo personaggio letterario dalla coloritura fortemente napoletana tramite la voce narrante e, a tratti, con il discorso diretto. Potrebbe essere scontato prevedere che l'autore di un romanzo storico riduca quanto abbia scoperto in delle fonti onde plasmarlo in materiale narrativo, ma spesso capita anche il contrario, ossia che si strutturino ampie invenzioni prendendo spunto da qualche breve vicenda. Va però rimarcato, in questa considerazione, che la narrazione di Rondoni si concentra principalmente sulla vita di Francesco Baracca e non su quella di Aliperta, pertanto i tagli e le modifiche operati sull'ipotesi saranno stati necessari, oltre che per scelte stilistiche, per far confluire la riscrittura romanzesca nella macrostoria affrontata.



Aliperta li. P.^{ta} Laterina 1 ottobre 1917
Al bravo e valoroso
sergente Aliperta tutti i
voti e gli auguri Sei piloti
della 91^a Squadriglia -
Capitano Francesco Baracca
Tenente Costantini
~~Attilio~~ ~~Brigittini~~
Tenente Ferruccio Baracca
Luigi Fiorani
Giuliano Parigi
Enrico Ferruzzi

Un interessante autografo di Baracca.

Biglietto di auguri per una pronta guarigione inviato ad Aliperta da parte di Baracca ed altri membri della 91^a Squadriglia in seguito al ferimento in combattimento del 1° ottobre 1917.

Fonte: ALIPERTA, *Memorie...*



Foto scattata nel campo di Santa Caterina, durante la Grande Guerra. Mostra il pilota Gaetano Aliperta su un aereo da caccia Nieuport 11, effigiato del suo stemma personale.
Fonte: ALIPERTA, *Memorie...*

Brevetto di volo di Gaetano Aliperta per l'aereo Blériot XI, conseguito in data 30 dicembre 1915.
Fonte: ARS (Archivio Russo di Somma Vesuviana).

Abilitazione al pilotaggio di altri Apparecchi (1)

<p>Nieuport D. M. 13094 del 12 giugno 1917</p> <p style="text-align: center;">Il Comandante ^{del Corpo} d'Aeronautica</p> <p style="text-align: center;"><i>B. G. Aliperta</i></p>	<p style="text-align: center;">Il Comandante d'Aeronautica</p>
<p>Voisin D. M. 13593 del 30 dicembre 1916</p> <p style="text-align: center;">Il Comandante ^{del Corpo} d'Aeronautica</p> <p style="text-align: center;"><i>B. G. Aliperta</i></p>	<p style="text-align: center;">Il Comandante d'Aeronautica</p>
<p>Il Comandante d'Aeronautica</p>	<p>Il Comandante d'Aeronautica</p>
<p>(1) Alle variazioni e promozioni dovrà essere apposta la firma del Comandante di corpo per la truppa e del Comandante d'Aeronautica per gli Ufficiali.</p>	

Abilitazione al pilotaggio di Gaetano Aliperta per gli aerei Voisin III e Nieuport XI.
Fonte: ARS (Archivio Russo di Somma Vesuviana).