



Le origini della aeropittura

Ambrosi A. C. - « Aerofecondità »

L'aeropoesia, l'aerodanza, l'aeroplastica, l'aeromusica, sono le nuove espressioni artistiche inventate dai futuristi italiani; ma la più sviluppata, tra queste, è certo l'aeropittura. Essa di recente, è stata presentata a Parigi con 200 quadri, ed ha trovato numerosi seguaci.

Queste ideazioni aeree sono le ultime scoperte futuriste, dopo il « Dinamismo Plastico », dopo la « Pittura degli Stati d'Animo », l'« Estetica della Macchina » e le altre. L'aeropittura tecnicamente si serve ancora della solidificazione dell'impressionismo, quella che fu grande idea dei primi pittori futuristi.

La originalità dell'aeropittura consiste nel fatto che il suo soggetto d'ispirazione non trova riscontri in nessuna arte passata. Ci fu un italiano che nel 1866 dipinse Venezia dall'alto di un pallone; ed era egli certo un aeropittore avanti lettera, ma come dire un fotografo dell'aviazione. Se in genere la macchina era già stata scoperta come soggetto tipicamente futurista e appartenente al nostro tempo, la macchina in volo ha avuto il pregio di riportare nel quadro moderno una nuova natura; cioè una natura non già contraffatta per apparir nuova, ma realmente inedita. E' lo stesso paesaggio che è come rinato nel volo: è lo stesso creato che si fa futurista e partecipa alle nuove conquiste estetiche, sfuggendo a qualsiasi paragone con le grandi tradizioni pittoriche del passato, le quali pure mirabilmente avevano trattato il paesaggio.

« Ad ogni grande epoca dell'umanità, dice Leonzio Rosenberg, corrisponde un nuovo aspetto della tradizione ».

Il manifesto futurista sull'aeropittura (ripubblicato nel giornale *Futurismo*, fasc. 3, luglio 1932), e firmato da una diecina di futuristi fra i quali anche Balla, Marinetti, Prampolini e Depero, che sono tra i più anziani, è pieno di lacune circa la storia dell'aeropittura. Dal 1913 al 1919 Boccioni sentì sotto varie forme sue, specie il dinamismo plastico, il soggetto aviatorio. In quel tempo Giacomo Balla, che era stato già maestro di pittura di Boccioni, e maestro di tutti i giovani futuristi romani, aveva toccato largamente il problema del movimento e della sua atmosfera: ricerche della rappresentazione di un dinamismo reale che allora era in contrasto con il dinamismo plastico di Boccioni. E' a Balla che va infatti collegato lo studio di ricerche della rappresentazione del moto reale, e non già agli scritti e all'opera di Boccioni, i quali miravano a tutt'altre direzioni. Qualche contributo agli studi di rappresentazione di oggetti in moto in una atmosfera, si può pure riconoscere che l'abbia portato io con le Fotodinamiche esposte nel 1912, il cui libro fu pubblicato nel 1913: « Fotodinamismo Futurista », (Nalato Ed., Roma).



G. Dottori

Primavera
Umbra

Ma alla Galleria futurista di Sprovieri — decana delle Gallerie d'avanguardia italiane che aveva sede nella via del Tritone — Enrico Prampolini espose nel 1914 un quadro intitolato « *Forme-forze di un'elica* », che sebbene non fosse ancora aeropittura, pur fissava i ritmi spirali di espansione che l'elica provoca nello spazio a mezzo delle proprie atmosfere rotatorie dell'ambiente (paesaggio), intuendo egli le infinite leggi di prospettiva aerea che oggi con l'aeropittura, hanno acquistato una nuova ragione estetica.

Ma il primo vero grande quadro di aeropittura fu presentato nel 1926 alla Biennale di Venezia dal pittore e aviatore futurista Azari. Esso era intitolato « *Prospettiva in volo* ».

Nell'ottobre del 1927 Tato dipingeva la Madonna dell'Aria che si trova nella stanza del Ministro Balbo al « Corriere Padano » di Ferrara. Lo stesso Tato alla Mostra del Centenario della Esposizione degli Amatori e Cultori nel 1928 espone tre « *Tempi sensazionali di volo* » acquistati dalla Galleria Mussolini dove sono esposti. Nel 1929 Dottori dipingeva affreschi aviatorii per l'aeroporto del Littorio e l'anno seguente Tato riceveva con una aeropittura il primo premio del Concorso indetto dal Sindacato Trasporti presso la Esposizione di Venezia, mentre a Roma si organizzava alla « Camerata degli Artisti » la prima grande Mostra di Aeropittura dove Tato aveva una sala personale con 50 pezzi. L'anno seguente Tato e Dottori dipingevano grandi pannelli per l'Idroscalo di Ostia, mentre altre mostre di aeropittura venivano tenute a Bologna e a Roma dallo stesso Tato e dagli altri.

La precisa ideologia dell'aeropittura è successivamente dovuta a Mino Somenzi, e qui ci ricorderemo che anche Bruna Somenzi dipinge aeropitture.

Comunque i primi aeropittori, dopo Azari, Tato, Prampolini e Dottori furono Marasco, Corona, Oriani e Fillia il quale ultimo è anche un critico fantasioso, chiaro e suggestivo.

Il manifesto futurista di aeropittura proclama:

« 1) Le prospettive mutevoli del volo costituiscono una realtà assolutamente nuova e che nulla ha di comune con la realtà tradizionalmente costituita dalle prospettive terrestri;

2) gli elementi di questa nuova realtà non hanno nessun punto fermo e sono costruiti dalla stessa mobilità perenne;

3) il pittore non può osservare e dipingere che partecipando alla loro stessa velocità;

4) dipingere dall'alto questa nuova realtà impone un disprezzo profondo per il dettaglio e una necessità di sintetizzare e trasfigurare tutto;

5) tutte le parti del paesaggio appaiono al pittore in volo:

a) schiacciate;

b) artificiali;

c) provvisorie;

d) appena cadute dal cielo;

6) tutte le parti del paesaggio accentuano agli occhi del pittore in volo i loro caratteri di:

folto, sparso, elegante, grandioso;

7) ogni aeropittura contiene simultaneamente il doppio movimento dell'aeroplano e della mano del pittore che muove matita, pennello o diffusore;

8) il quadro o complesso plastico di aeropittura deve essere policentrico;

9) si giungerà presto a una nuova spiritualità plastica extraterrestre ».

I futuristi osservavano che nelle velocità terrestri (cavallo, automobile, treno) le piante, le case, ecc., avventandosi contro di noi, girando vicinissime le vicine, meno rapide le lontane, formano una ruota dinamica nella cornice dell'orizzonte di montagne, mare, colline, laghi, che si sposta anch'essa, ma così lentamente da sembrare ferma. Oltre questa cornice immobile esiste per l'occhio nostro anche la continuità orizzontale del piano su cui si corre. Nelle velocità aeree, invece, mancano questa continuità e quella cornice panoramica. L'aeroplano, che plana, si tuffa, s'impenna, crea un ideale osservatorio ipersensibile appeso dovunque nell'infinito, dinamizzato inoltre dalla coscienza stessa del moto che muta il valore e il ritmo dei minuti e dei secondi di visione-sensazione. Il tempo e lo spazio vengono polverizzati dalla fulminea constatazione che la terra corre velocissima sotto l'aeroplano immobile.

« Nella virata si chiudono le pieghe della visione-ventaglio (toni verdi + toni marroni + toni celesti diafani dell'atmosfera) per lanciarsi verticali contro la verticale formata dall'apparecchio e dalla terra. Questa visione ventaglio si riapre in forma di X nella picchiata mantenendo come unica base l'incrocio dei due angoli.

Il decollare crea un inseguirsi di V allargatissimi.

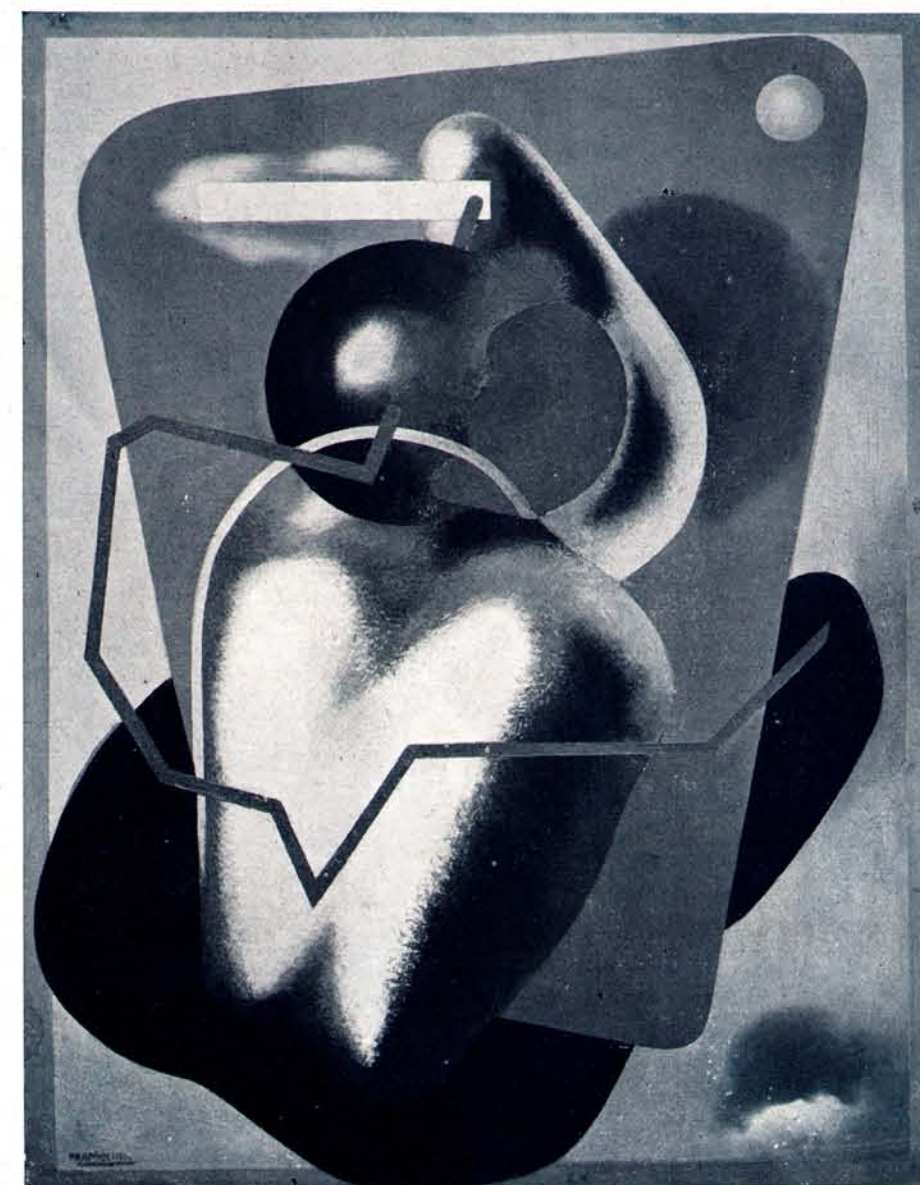
Il Colosseo visto a 3000 metri da un aviatore, che plana a spirale, muta di forma e di dimensione ad ogni istante e ingrossa successivamente tutte le facce del suo volume nel mostrarle.

In linea di volo, ad una quota qualsiasi, ma costante, se trascuriamo ciò che si vede sotto di noi, vediamo apparire davanti un panorama A che si allarga man mano, proporzionalmente alla nostra velocità, più oltre un piccolo panorama B che ingrandisce mentre sorvoliamo il panorama A, finché scorgiamo un panorama C allargantesi man mano che scompaiono A lontanissimo e B ora sorvolato.

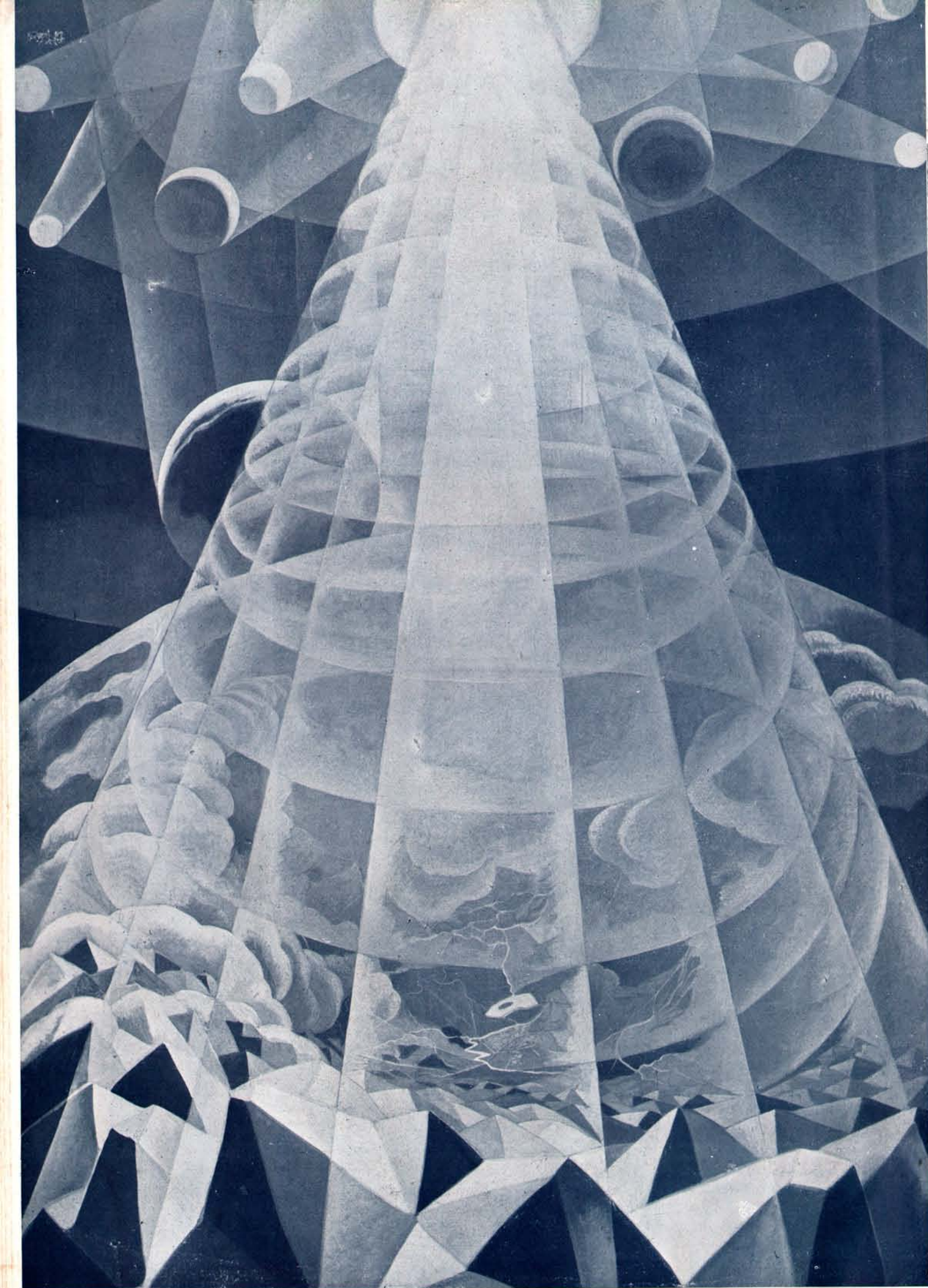
Nelle virate il punto di vista è sempre sulla traiettoria dell'apparecchio, ma coincide successivamente con tutti i punti della curva compiuta, seguendo tutte le posizioni dell'apparecchio stesso. In una virata a destra i frammenti panoramici diventano circolari e corrono verso sinistra moltiplicandosi e stringendosi, mentre diminuiscono di numero nello spaziarsi a destra, secondo la maggiore o minore inclinazione dell'apparecchio ».

« Dopo avere studiato le prospettive aeree che si offrono di fronte all'aviatore, studiamo gli innumere-

Enrico Prampolini



Il pilota dell'infinito

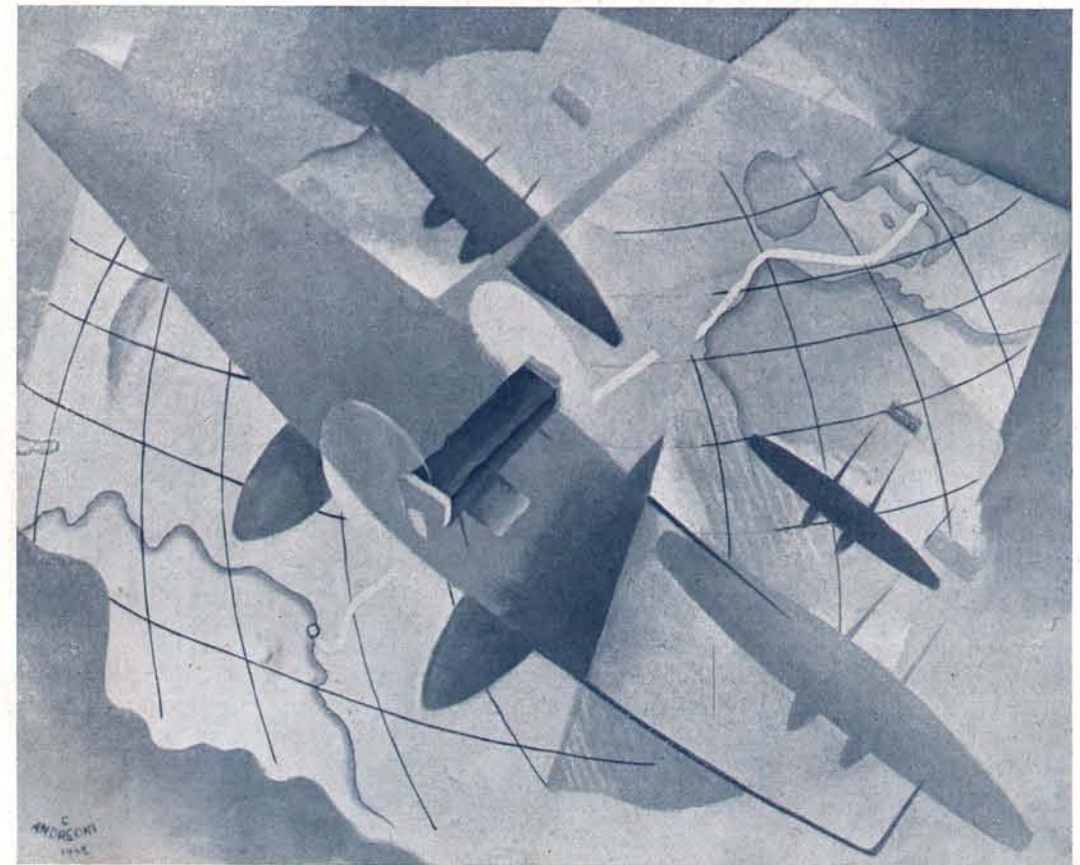


A sinistra: G. Dottori
«Dinamismo di mondi»



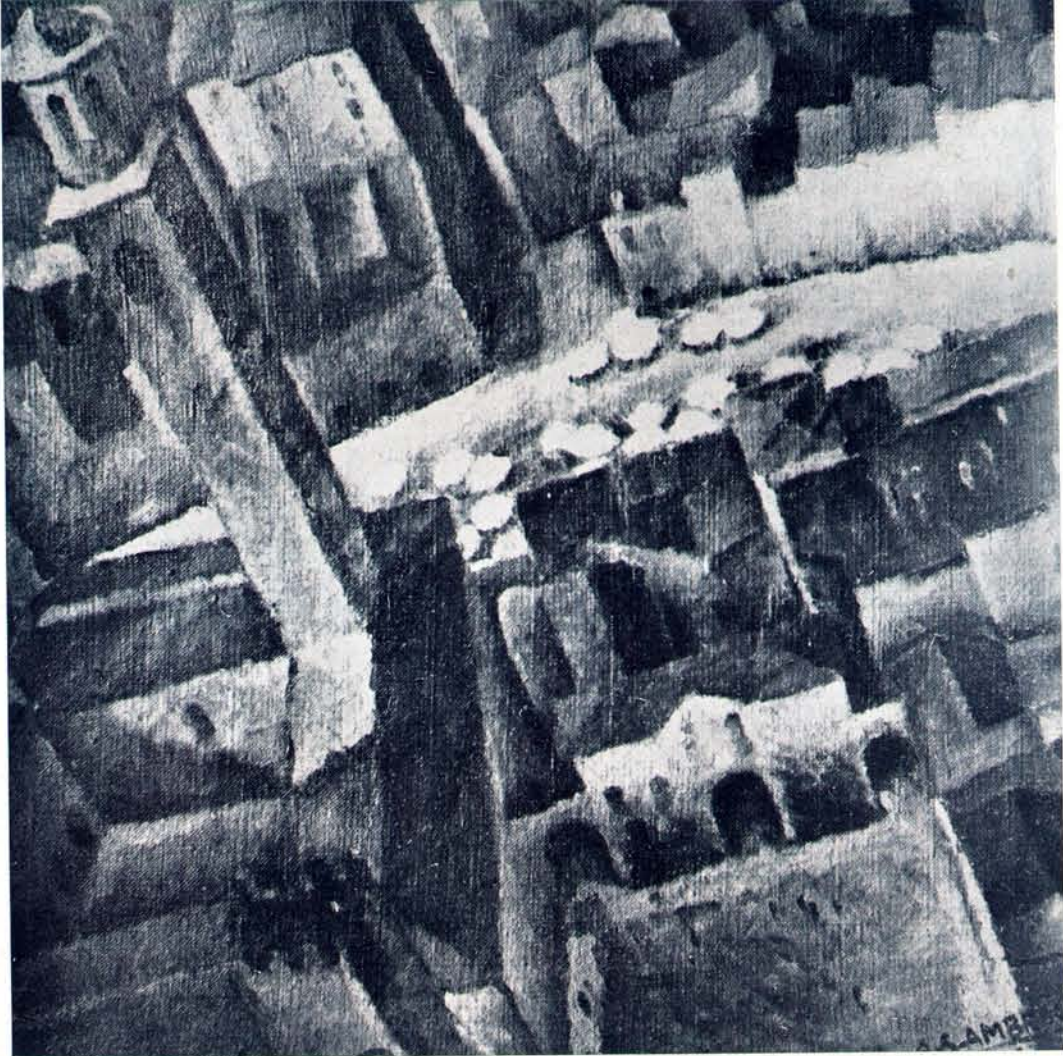
P. Oriani: Conquista siderale

voli effetti laterali. Questi hanno tutti un movimento di rotazione. Così l'apparecchio si avvanza come un'asta di ferro doppiamente dentata ingranandosi da una parte e dall'altra coi denti di due ruote che girano in senso opposto a quello dell'apparecchio, e i cui centri sono in tutti i punti dell'orizzonte. Queste visioni roteanti si susseguono, si amalgamano. Noi futuristi dichiariamo che il principio delle prospettive aeree e conseguentemente il principio dell'Aeropittura è un'incessante e graduata moltiplicazione di forme e colori con dei crescendo e dei diminuendo elasticissimi, che si intensificano e si spaziano partorendo nuove gradazioni di volo, i frammenti panoramici sono ognuno la continuazione dell'altro, legati tutti da un misterioso e fatale bisogno di sovrapporre le loro forme e i loro colori, pur conservando fra loro una perfetta e prodigiosa armonia. Questa armonia è determinata dalla stessa continuità di volo ».



C. Andreoni

«I trasvolatori»



G. Ambrosi

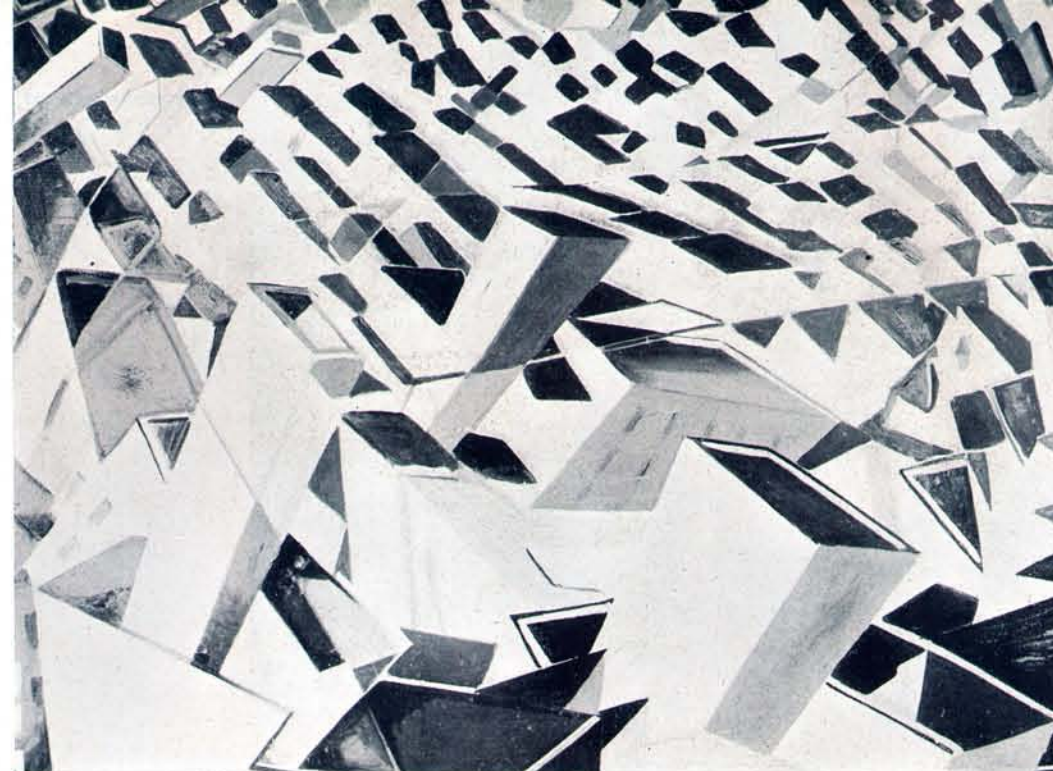
«Virata sulla torre di Lamberto»

La immaginazione collabora con la realtà, ne dilata le forme e liricamente le esalta, secondo la funzione dell'arte. Essendo questo un processo soggettivo, che parte dal principio di uno stato d'animo di squisita mentalità — cioè partendo da un modo di vedere che un tempo era ardito ma che oggi, in quegli che agisce, è divenuto normale — per queste soggettività può accadere che gli spettatori meno agili, quelli che posseggono minori mezzi di adattamento a un nuovo modo di vedere le cose, con loro conseguente modo di sentirne la esaltazione, non trovino rispondenza comprensiva nella visione sorpresa dal pittore e da lui riconcepita poeticamente. Ma si può dire che la lepre non cadde, perchè il colpo di schioppo non trovò un'eco!?

L'aeropittura fu dapprima un entusiasmo per la rappresentazione sensazionale della velocità. Dalla realtà delle espansioni a spirale dell'aria mossa da un'elica, e dalle realistiche linee forze degli spostamenti d'aria conseguenti alla forma di un aeroplano in volo, l'artista poté di diritto pervenire a quelle che Prampolini chiama le « simultaneità di tempo-spazio », e usare della « polidimensionalità prospettiva », per la trasfigurazione della realtà apparente verso una « nuova spiritualità extraterrestre ». Enrico Prampolini resta, come sempre, tra i migliori aeropittori, non soltanto per la sua aspirazione a trascendere dalla realtà, quanto per i suoi tentativi di tradurre plasticamente le metamorfosi del corpo umano nel suo slancio verso il cielo. Tra i suoi aeroquadri più celebri è il « Palombaro nello spazio ». Bisogna riconoscere che dopo l'impulso dato dai primi aeropittori Prampolini ha offerto all'aeropittura un potente contributo non soltanto come produzione di quadri, quanto anche come rinnovazione della ideologia.

E qui non ci dimenticheremo di dire che Marisa Mori, Rosso, Andreoni, e prima di loro Benedetta, seguirono il primo gruppo di pittori futuristi dedicatisi all'aeropittura. I futuristi, che hanno scoperto la bellezza della macchina come soggetto di poesia da tutti ormai accettato, sono pervenuti con Prampolini a sentire la materia come una « nuova dimensione emotiva » ispiratrice di quei « colloqui coi motori » dati dalla diretta suggestione della materia stessa.

Dalla pittura della realtà vista dall'aeroplano, ciò che fu prima realizzazione del nostro caro Azari nel '26 e poi da Tato e Dottori, i pittori futuristi hanno volato idealmente negli spazi cosmici, dipingendo mondi sospesi nell'aria, luci oltramondane, geli di nebbie di paesi iperborei, illuminati dalle luci magiche di astri ignorati, tra disegni trapezoidali dei fulmini e le sfere incandescenti dei mondi ignorati. Liberatisi dall'idea elementare di esprimere l'ebbrezza del volo e della velocità, gli aeropittori hanno assunto ad una visione dinamica astratta, grandiosa evocatrice di ritmi, più che documentari e pedestri di un'arte neosimbolica. La scoperta di questi nuovi mondi è conquista dello spazio, se pure immaginaria.



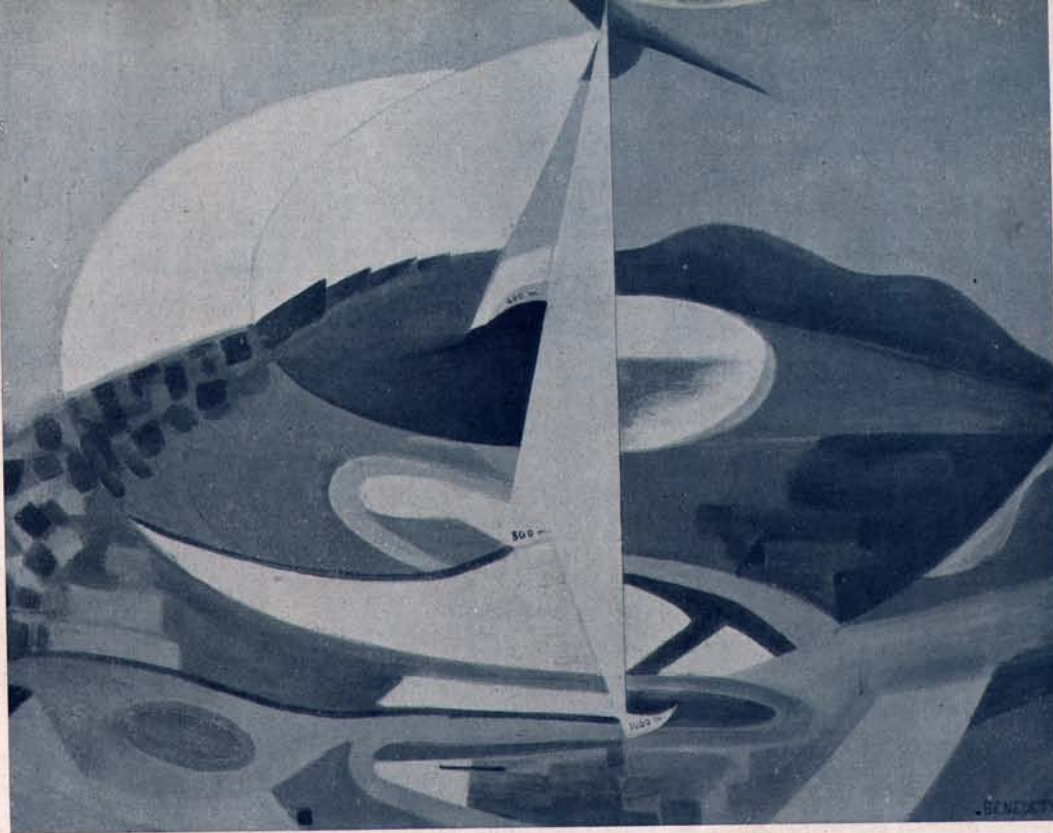
Sopra: T. T. o
«Avvitamento»

Sotto: G. Dottori
«Stormi in volo»

Ed esiste, per tutti questi pittori, senza pregiudizio della individualità di ciascuno, esiste e s'impone un vero credo, una comune fede. La parola d'ordine è di liberarsi dalla tradizionale realtà terrestre. Non si tratta di un arditismo realistico, ma di una pura astrazione nel campo dello spirito, partendo da un tema dato. L'odierno aeropittore non è insomma il prof. Picard della plastica! D'altronde, scriveva René Juliard in « Le Cahier »: « L'etere, la totalità cosmica e la velocità, sono esse cose concrete, o pure sono astratte? Una tela di Prampolini rappresenta una sfera, una linea di movimento, una macchina scientifica sintetizzata. Prampolini correva il rischio di abbassare una mirabile astrazione al livello di un comune aneddoto, o pure correva il rischio di trasporre artificialmente nella realtà pura una realtà esattamente percettibile. Soltanto la poesia poteva evitare questo rischio. La poesia del complesso dei piani e dell'armonia dei colori. Ebbene quest'opera affascina e commuove ». « Prampolini mescola l'uomo a queste sue rappresentazioni cosmiche. In una sua aeropittura di grande slancio, una creatura di carne, un essere sensuale si strappa oltre la materia terrestre per lanciarsi verso lo spazio infinito etereo e puro ». E a questo punto qualche spettatore dirà: ma a lei tutto questo



Benedetta



Prendendo quota

chi glielo ha detto? l'autore? Il titolo? Il catalogo? Sì, è vero: glielo ha detto la letteratura, ma quel che conta è il risultato puramente pittorico e quello conseguente suggestivo.

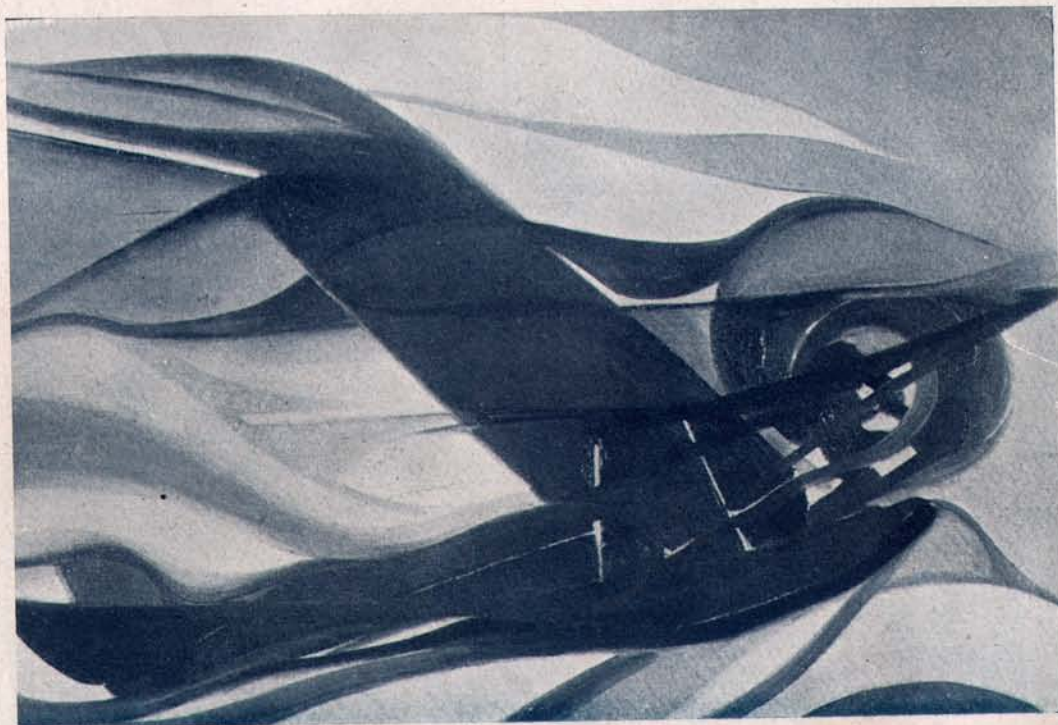
« L'atmosfera fuggente », il « brivido d'infinito », la « onnipossenza policentrica » di Marinetti, sono i fini sensibili della rappresentazione che dalla vita umana nell'aria trae l'ispirazione « concreta astratta » dei propri soggetti e composizioni, nel turbine delle « simultaneità organizzate ». La terminologia futurista è tutta un programma, per la comprensione di queste avventure estetiche. C'è forse da ridere, se il navigatore a vela che va alla ricerca di nuove terre perisce in una tempesta?

In una recente conferenza Massimo Bontempelli ha detto: « L'unico rimedio tentabile per un artista sarebbe di trovare i mezzi di essere agli inizi di una civiltà artistica. Questa è l'origine delle avanguardie ». « In pratica le avanguardie hanno in generale avuto la stessa sorte delle avanguardie di guerra, da cui hanno preso l'immagine: gente destinata al macello, perchè gli altri possano fermarsi e costruire ». Oggi, ancora nella mischia, i futuristi stanno facendo intravedere come sia fatto il panorama di là dal fumo, di là dagli ingombri del terreno.

Il nostro tempo ha bisogno di aspetti nuovi, di rappresentazioni proprie; e queste debbono poter trovare tecniche appropriate che, per se stesse, saranno tecniche originali. L'aviazione è un soggetto potentemente ispiratore, ed esso è originale nel tempo: le espressioni pittoriche futuriste sono per questo altamente suggestive, e sono originali del nostro tempo, anche se possono apparire, o essere, appena iniziali di un nuovo modo di sentire.

Antongilio Bragaglia

Tato



« Idro biù »