

ni° eum

Heteroglossia n. 14

Pianeta non-fiction

a cura di Andrea Rondini

eum

Università degli Studi di Macerata

Heteroglossia n. 14

Quaderni di Linguaggio e Interdisciplinarietà. Dipartimento di Scienze Politiche, della Comunicazione e delle Relazioni Internazionali

Direttore:

Hans-Georg Grüning

Comitato scientifico:

Mathilde Anquetil (segreteria di redazione), Alessia Bertolazzi, Ramona Bongelli, Ronald Car, Giorgio Cipolletta, Lucia D'Ambrosi, Armando Francesconi, Hans-Georg Grüning, Danielle Lévy, Natascia Mattucci, Andrea Rondini, Marcello Verdenelli, Francesca Vitrone

Comitato di redazione:

Mathilde Anquetil (Università di Macerata), Alessia Bertolazzi (Università di Macerata), Ramona Bongelli (Università di Macerata), Edith Cognigni (Università di Macerata), Lucia D'Ambrosi (Università di Macerata), Lisa Block de Behar (Universidad de la Republica, Montevideo, Uruguay), Madalina Florescu (Universidade do Porto, Portogallo), Armando Francesconi (Università di Macerata), Aline Gohard-Radenkovic (Université de Fribourg, Suisse), Karl Alfons Knauth (Ruhr-Universität Bochum), Claire Kramsch (University of California Berkeley), Hans-Georg Grüning (Università di Macerata), Danielle Lévy (Università di Macerata), Natascia Mattucci (Università di Macerata), Graciela N. Ricci (Università di Macerata), Ilaria Riccioni (Università di Macerata), Andrea Rondini (Università di Macerata), Hans-Günther Schwarz (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg), Manuel Angel Vasquez Medel (Universidad de Sevilla), Marcello Verdenelli (Università di Macerata), Silvia Vecchi (Università di Macerata), Geneviève Zarate (INALCO-Paris), Andrzej Zuczkowski (Università di Macerata)

ni° eum edizioni università di macerata > 2006-2016

isbn 978-88-6056-487-0

issn: 2037-7037

Prima edizione: dicembre 2016

©2016 eum edizioni università di macerata

Centro Direzionale, Via Carducci snc – 62100 Macerata

info.ceum@unimc.it

<http://eum.unimc.it>

Indice

- 9 Andrea Rondini
Introduzione
- Parte prima
Dalla verità alla vita
- Raffaello Palumbo Mosca
29 Oltre l'idea di realismo: scrittori della vita nel nuovo millennio.
Primi appunti
- Gianluca Vagnarelli
39 Verità e politica: democrazia, *parrēsia* e consiglio politico in
Michel Foucault
- Marco Mongelli
53 Alle origini della non-fiction: le strade di Truman Capote e
Norman Mailer
- Claudio Milanese
83 La svolta narrativa di Piazza Fontana
- Antonio Tricomi
105 Sempre in prima persona. Sulla poetica di Emmanuel Carrère
Elena Frontaloni
- 133 L'arte di girare attorno. *Il Regno* di Emmanuel Carrère
- Parte seconda
Successo e affermazione
- Carlo Baghetti
145 Confini mobili della modalità non-fiction. Ermanno Rea,
Mistero napoletano e La comunista

- Morena Marsilio
 171 Inchiesta e reportage à la “minimum fax”: un paese inventato o sconosciuto?
 Lorenzo Marchese
 207 Storiografie del presente? Per una discussione della non-fiction su esempi italiani degli anni '90 (Covacich, Petrignani, Rastello)
 Andrea Gialloredo
 245 «Questo scritto non sarà un romanzo». L'azione letteraria di Vitaliano Trevisan
 Sara Bonfli
 273 Edoardo Albinati: Irrealità o inganno della Realtà?
 Lucia Faienza
 291 La verità precaria come paradigma del reale: uno sguardo alla narrativa italiana di non-fiction
 Francesca Strazzi
 311 Virate legendarie
 Chiara Pietrucci
 331 Una cosa divertente che non farò mai più? La non-fiction di David Foster Wallace
- Parte terza
 Esperienze contemporanee
- Giovanna Romanelli
 345 I racconti, le voci, le storie della nuda vita dei migranti. *La catastròfa* di Paolo di Stefano
 Carla Carotenuto
 369 Disabilità, fragilità, amore. Il tempo della consapevolezza in Valeria Parrella
 Alessandro Ceteroni
 391 La via italiana al non-fiction novel: *Il costo della vita* di Angelo Ferracuti
 Isabella Tomassucci
 419 «Non potevo fare altro». Retorica e rappresentazione dell'ossessione in *ZeroZeroZero* di Roberto Saviano
 Donato Bevilacqua
 441 Da Limonov a Srebrenica. Il conflitto nei Balcani attraverso la non-fiction di Marco Magini ed Emmanuel Carrère

Parte quarta

Confini

- Gianluca Cinelli
465 Non-fiction tra storia e letteratura. Il caso della memorialistica di guerra
- Franco Forchetti
505 La Realtà “catramosa” nelle pieghe del testo finzionale. Una lettura di *Petrolio* di Pasolini
- Giorgio Cipolletta
523 Oltre la non-fiction. *F for fake*, così falso, così vero
- 553 Abstracts

Francesca Strazzi

Virate leggendarie

Il Novecento

Il Novecento è il secolo del volo; la prova del biplano a motore di Orville e Wilbur Wright è del 1903 e da quel giorno la volontà di potenza diventa atto di funzionalità e rigore grazie alle infinite possibilità che il mezzo offre per librarsi nel cielo. L'altro aspetto a interessare questa storia novecentesca è che da quel momento i giornali si interessano dell'aereo, i poeti ne cantano le lodi e gli stessi inventori annotano e presentano la loro creatura e le emozioni suscitanti sulla folla: un esempio esaustivo sono le parole del più giovane dei Wright, Orville che in *Come inventammo l'aeroplano* scrive: «I francesi sono impazziti. Invece di dubitare se noi possiamo fare qualcosa sono pronti a credere che noi possiamo fare qualsiasi cosa».¹ Nel panorama italiano di inizio XX secolo d'Annunzio e Marinetti, i quali più di altri hanno incarnato il prototipo dell'uomo moderno, decidono di provare il nuovo mezzo aereo e lo fanno nel 1909 durante la manifestazione aerea nel circuito bresciano di Montichiari. Barzini e Morasso, nelle vesti di giornalisti, rispettivamente del «Corriere della Sera» e dell'«Illustrazione Italiana» presentano ai lettori la cronaca di tali giornate enfatizzandone il carattere di novità ed esaltandone l'importanza. I fatti riportati dai due reporter risultano ancora oggi particolarmente significativi, in quanto nessuna delle recenti biografie dei due autori (da quella di Guerri per Marinetti del 2009 e ristampata nel 2011 a quella di Lucy Hughes Hallett per

¹ Wright 2003, p. 92.

d'Annunzio del 2014) tralascia l'importanza del volo sia da un punto di vista letterario (l'aereo è il protagonista del dannunziano *Forse che sì forse che no* e inaugura la seconda stagione futurista caratterizzata, non a caso, dall'aeropoiesia e dall'aeropittura) sia politico (infatti le ricognizioni aeree diventano il pretesto per lancio di manifesti: quelli di d'Annunzio sopra Vienna auspicanti la libertà italiana dal giogo straniero e quelli di Azari, esponente del secondo Futurismo, sopra Milano per pubblicizzare il verbo meccanico e simultaneo del maestro). Le biografie appena citate appaiono particolarmente utili per una disamina su come nell'epoca della non-fiction si siano indirizzati i testi dedicati agli scrittori o ai personaggi illustri del Novecento. Tali opere sono diventate, e mi si perdoni l'espressione azzardata che forse ne chiarisce il senso, "saggi romanzzati", a volte scritti in prima persona, che si riferiscono a dati e a elementi certi sulla biografia dell'autore o del soggetto preso in considerazione dallo scrittore. Riprendendo il caso dannunziano è innegabile come ogni indicazione fornita dalla Hallet sia un ripensamento di cronache, fatti di giornale, interviste e articoli dell'autore stesso, presentati con un corredo bibliografico finale, ma senza commenti autoriali. Ciò non permette d'inserire il testo nel novero della saggistica, e allo stesso tempo non è un romanzo in senso stretto in quanto vi si affollano citazioni e riferimenti che contestualizzano la realtà politica e sociale in cui d'Annunzio ha vissuto. Da ciò nasce la considerazione che tali lavori sono un ibrido tra diversi generi e per questo inseribili nella categoria della non-fiction, in quanto è molto sottile il limite tra ripensamento critico e realtà di cronaca. Inoltre lo stesso stile, spesso accattivante, ricco di riferimenti a fatti privati e personali della vita dell'autore rendono la lettura più simile a un romanzo che a un'opera di saggistica. Prima di proseguire oltre con tale considerazione, mi sembra opportuno riprendere le parole di Donnarumma che definisce tale «poetica del documento» come qualcosa non esauribile nel mero dato documentaristico in quanto «la mediazione soggettiva è sempre così decisiva da conferire al narratore la natura di testimone».² La natura letteraria dei testi, però, pone il lettore o lo scrittore o lo stesso critico di fronte all'e-

² Donnarumma 2014, p. 125.

signenza di scoprire la realtà dei fatti per capire come siano andate, realmente, le cose. Tale percorso risulta più immediato in opere dedicate a fatti di cronaca quali *Gomorra* di Saviano o *In Cold Blood* di Capote; nelle quali la parola del soggetto diventa la vera chiave di novità rispetto alle opere postmoderne. Concentrandoci sul tema del volo bisogna considerare un rinnovato interesse per questa materia non solo nella rilettura di opere di scrittori-aviatori come il già citato d'Annunzio o ancora il francese Antoine de Saint Exupéry, ma nella riscrittura delle loro vite dando una particolare risonanza a tutti gli aspetti di cronaca che hanno interessato le loro biografie. Nel 2013 Marack dedica all'autore del *Piccolo principe* un testo in cui, ancora una volta romanzo e saggio trovano un loro punto di coesione.

Scrittore-pilota: il caso Langewiesche

Del resto «la retorica delle ‘storie vere’ può essere giocata in modi molto diversi»³ uno di questi è il reportage inteso come cronaca a cui si aggiunge l'esperienza diretta dei fatti. William Langewiesche appare un maestro nel giornalismo d'inchiesta e mediante i suoi scritti, molti dei quali riprendono le esperienze giovanili di pilota, l'autore propone un'estetica del racconto che passa attraverso il documento e la testimonianza. Un altro aspetto fondamentale per quanto concerne i lavori di Langewiesche è che spesso essi appaiono su quotidiani e riviste, avvallando ulteriormente l'ipotesi secondo la quale nell'epoca della non-fiction, una cospicua porzione del mercato librario sia occupata da testi che facciano un esplicito riferimento a fonti esterne e abbiano un lavoro preparatorio di tipo giornalistico al quale si aggiunge l'intervento dello scrittore. In *La virata* Langewiesche presenta la propria esperienza come pilota di aerei, ma lo fa seguendo una prospettiva storica, ovvero la voce narrante si interrompe per lasciare spazio a dati significativi e a personaggi altrettanto importanti i quali con il proprio apporto hanno profondamente modificato la storia del volo. L'inizio e la fine di questo libro

³ Ivi, p. 212.

ha una struttura circolare: tutto inizia e finisce con il cielo che, a ben vedere, è il luogo del volo. In apertura del volume Langewiesche scrive: «di tutti i luoghi abitati il cielo rimane il più enigmatico»⁴ e nel finale conclude: «per capire la virata bisogna imparare a credere, e non è sempre facile. Ma è proprio quel piccolo atto di fede a spingerci lassù, in cielo».⁵ Lo scrittore impone al lettore un atto di fede altrettanto importante, ovvero, deve credere in quello che sta spiegando, il suo testo si discosta dal semplice resoconto, dal diario o dal nozionismo perché a un certo punto ci si trova trasportati all'interno dell'universo del mito, che poi, ci avvisa Langewiesche, leggenda non è, perché si occupa di uomini reali, in carne e ossa che hanno potenziato le strumentazioni di bordo e hanno portato a concepire il volo e la virata come qualcosa di meccanico. Per tale motivo, o meglio per riscoprire ciò che ha spinto i pionieri di tale disciplina a osare sempre di più con il proprio mezzo, Langewiesche, nel Duemila si interroga su cosa sia la virata e dedica a questo movimento un articolo per la rivista «Atlantic Monthly»:

Tutto questo mi è tornato in mente un giorno, mentre me ne stavo seduto in coda a un 737 decollato da San Francisco e diretto a Los Angeles – una breve tratta costiera⁶.

Fornita questa indicazione spazio-temporale e precisato il tipo di aereo e la posizione che occupa all'interno di esso, lo scrittore descrive la manovra operata dai piloti sopra la baia di San Francisco e la reazione dei passeggeri. Seguendo la retorica delle storie vere Langewiesche vuole portare il lettore a rivivere perfettamente il momento della virata che a lui ha suggerito la materia per il proprio libro; istaurato poi questo rapporto di estrema fiducia tra mittente e fruitore, lo scrittore può iniziare a presentare i dati relativi alla virata sia facendo leva sulle sue competenze professionali:

Quando si vira, però, la presa deve farsi più salda, in modo da impedire al muso di abbassarsi. In cabina, durante una virata da manuale, l'au-

⁴ Langewiesche 2006, p. 11.

⁵ Ivi, p. 59.

⁶ Ivi, p. 17.

mento del peso causato dall'inerzia ci "schiaccia" – non verso la superficie terrestre, naturalmente, ma verso il pavimento dell'aereo. È una forza che i piloti misurano in "G", un multiplo della gravità presente sulla Terra, o durante il volo in orizzontale⁷.

Sia riprendendo le testimonianze dei primi aviatori. In questo caso la precisione documentaria diventa obbligatoria e i dati tecnici lasciano il posto a meditazioni sul volo inteso come metafora delle esperienze e delle vicissitudini incontrate dall'uomo per superare la natura senza, però, farsi sopraffare dalla tecnica. Ad esempio viene riportata l'esperienza di Carl Crane, un pilota militare, che nell'inverno del 1925 rimane intrappolato con il suo biplano nelle nuvole sopra Detroit e

diventato un asso della virata, descrive così quel volo: «In un attimo ho cominciato a perdere quota. Non avevo più nessun controllo, non governavo, precipitavo e basta»⁸.

Langewiesche, per spiegare quanto descritto da Crane nelle sue memorie, riporta la propria esperienza personale: egli trovandosi nella medesima situazione vissuta dal pilota degli anni Venti, è stato costretto a compiere una serie di acrobazie, dopo aver perso il controllo dell'aereo e aver iniziato ad avvitarci:

siccome volavo con una telecamera montata alle mie spalle, più tardi ho avuto modo di riguardarmi tutta la scena: il muso che si impennava all'improvviso, la foresta all'orizzonte che si capovolgeva, e i tentativi piuttosto casuali di fare qualcosa. [...]. Ma la vera sorpresa, riguardando il filmato, era stata la rapidità con cui tutto si era concluso⁹.

La telecamera diventa un elemento fondamentale in quanto è lo strumento di precisione che conferma quanto Crane ha scritto nel 1925 e quanto l'autore ha sperimentato in tempi più recenti. L'immagine digitale pone l'esperienza dei due piloti sul piano della testimonianza e garantisce la veridicità di ciò che viene affermato. Infatti il ricordo non è falsato dall'emozione, ma viene garantito dalla presenza dell'elemento tecnico. Avendo la possibilità di rivedere la propria acrobazia Langewiesche può

⁷ Ivi, p. 29.

⁸ Ivi, p. 39.

⁹ Ivi, pp. 40-41.

ripercorrere il momento della virata di Crane sopra Detroit a partire dalla testimonianza diretta del pilota.

Nell'epoca moderna la tecnica è parte dell'universo quotidiano e anche nei voli è diventata sempre più importante lasciando ai piloti un minimo spazio di errore. Nella conclusione del libro lo scrittore riporta un episodio risalente agli anni Cinquanta quando su un volo era andata fuori uso la strumentazione di bordo a causa di una tempesta e il pilota si era servito dell'inclinazione di un pendolo per far virare l'aereo. Langewiesche, infatti, è conscio di come la digitalizzazione abbia portato a notevoli progressi nella storia del volo, ma in ogni situazione bisogna sempre fare i conti con il fattore umano (*The human factor* è per altro il titolo di un suo articolo apparso su «Vanity Fair» nell'ottobre del 2014). Langewiesche è un giornalista della testata di moda americana, «Vanity Fair», e nel suddetto articolo, partendo da un dato di cronaca, un incidente aereo, ne analizza le cause. L'antefatto extraletterario, però, non impedisce all'autore di presentare il suo testo, come è stato per *La virata*, con una precisa fisionomia letteraria.

On the last day of May in 2009, as night enveloped the airport in Rio de Janeiro, the 216 passengers waiting to board a flight to Paris could not have suspected that they would never see daylight again, or that many would sit strapped to their seats for another two years before being found dead in the darkness, 13.000 feet below the surface of the Atlantic Ocean. But that is what happened¹⁰.

Un giorno di fine maggio 2009 duecentosedici passeggeri del volo Air France 447 non potevano minimamente sospettare che non avrebbero visto la luce il giorno dopo, ma questo fu quello che accadde. Come si nota da queste indicazioni, lo scrittore pone immediatamente il lettore di fronte alla fine della storia e lo lascia con un punto interrogativo, ma cosa accadde veramente quella notte. Cercando di adottare un taglio giornalistico, ovvero fornendo dati precisi e puntuali sul fatto, Langewiesche non dà una spiegazione asettica del fatto, ma conduce il lettore a bordo di quello sventurato volo e gli fa udire le voci del pilota e dei due copiloti che si alternarono alla guida. Egli, dopo aver ascoltato

¹⁰ Langewiesche 2014.

le registrazioni delle scatole nere, ripropone il dialogo dei tre uomini e a queste alterna le sue spiegazioni su come un mal funzionamento dell'apparecchiatura di bordo, forse per il freddo fuori dall'aeromobile, e l'inesperienza del copilota abbiano causato la catastrofe. Il testo di Langewiesche presentato come un articolo di giornale, in realtà sembra potersi ascrivere al genere delle spy stories in quanto lo scrittore pone al lettore delle domande: perché la compagnia aerea ha scelto un giovane copilota con poche ore di volo alle spalle su una tratta internazionale? Perché il pilota si è allontanato senza dare disposizioni precise? Ma soprattutto in epoca moderna la tecnologia ha evitato molti problemi incontrati dai primi pionieri del volo e ciò ha generato il terribile paradosso che gli aviatori di oggi non siano più in grado di pilotare un aereo, se privati di un'efficiente strumentazione di bordo. Questo testo sembra potersi ricollegare direttamente alle teorie langewieschiane della *Virata* in quanto si avvicendano il giornalismo d'inchiesta alla finzione narrativa. Lo scrittore riporta quanto ascoltato nelle registrazioni in cabina, ma lo fa aggiungendo delle informazioni private sulla vita dei piloti e avvicendando il discorso diretto a delle digressioni sulla pratica del volo. Egli accompagna il lettore all'interno del volo, lo fa accomodare nella cabina di pilotaggio nei momenti terribili che precedono il suo inabissarsi nell'Oceano, facendo udire le voci dei piloti, in modo tale da abbandonare il semplice report o fatto di cronaca giornalistica, per presentare una narrazione accattivante, depauperata dei dati asettici e perciò più simile a una sceneggiatura televisiva. La voce dell'autore continua a essere presente nel tentativo di fornire delle spiegazioni e dare un senso alla vicenda, cercando di capire l'importanza del "fattore umano" nel volo e in ogni pratica quotidiana. Riportando le parole di un ingegnere aeronautico sull'accaduto, scrive:

A Boeing engineer gave me his perspective on this. He said, "Look, pilots are like other people. Some are heroic under pressure, and some duck and run. Either way, it's hard to tell in advance. You almost need a war to find out." But of course you can't have a war to find out. Instead, what you do is try to insert your thinking into the cockpit.

L'esperienza insegna che nelle difficoltà si comprendere la tempra di un uomo. Riportando queste parole Langewiesche pone il lettore di fronte a un dilemma tipico dell'individuo iper-

moderno il quale percepisce il «divario tra un mondo che la tecnica ha reso così opaco e incontrollabile da revocare la nostra responsabilità di individui e il dovere di scegliere e decidere comunque». ¹¹ Per questo motivo nei suoi lavori Langewiesche cede la parola ai protagonisti della vicenda, non tentando d'indagare nel loro animo, ma ponendo a se stesso dei quesiti per portare il lettore a pensare e valutare i fatti e gli uomini richiedendogli un impegno da un punto di vista etico e concettuale. Il dialogo dell'autore con il referente dei suoi testi diventa immediato in quanto la materia trattata viene direttamente dalla cronaca a cui si aggiungono i commenti dello scrittore il quale tenta di convincere il proprio referente della bontà di quanto afferma, partendo, ovviamente, dal postulato che si stanno affrontando argomenti reali e non finzioni.

L'estate americana del 1927

Tra i romanzi recenti legati, in modo più o meno diretto, al mondo dell'aviazione non si può non considerare il romanzo di Bill Bryson *L'estate in cui accadde tutto*. Questo testo tradotto in italiano nel 2014 rappresenta, in un certo senso, la direttrice presa da molti lavori contemporanei. Bryson, facendo leva sulla propria esperienza di giornalista, prima del «Times» successivamente dell'«Independent», racconta cosa accadde in America nell'estate del 1927 partendo da quanto riportato nelle maggiori testate dell'epoca. In quella torrida estate gli abitanti di New York ebbero molte occasioni per tenere gli occhi al cielo: il fuoco divampa sull'impalcatura di legno al trentottesimo piano del nuovissimo Sherry-Netherland Apartment Hotel, Ruth Babe il migliore giocatore di baseball batte il record dei fuoricampo, Da Pinedo giunge nel nuovo continente come un eroe a bordo del suo idrovolante, molti piloti perdono la vita nei tentativi di volare senza soste dall'America all'Europa, e il primo a riuscirci, è Charles Lindbergh, il protagonista di quell'estate in cui cambiò, a detta di Bryson, la storia del volo. Il libro è strutturato seguendo i dati più impor-

¹¹ Donnarumma 2014, p. 218.

tanti delle cronache giornalistiche dell'epoca: ad esempio il caso Snyder dedicato a uno dei pochi omicidi risolti dell'epoca e su cui si concentrò una curiosità morbosa da parte del pubblico, non solo su come venne assassinato Snyder dalla moglie e dall'amante di lei, ma sul conseguente processo che portò all'incarcerazione dei due per i quali venne poi applicata la pena capitale. Lo scrittore presenta la storia come fosse una rilettura delle prime pagine delle più importanti testate giornalistiche dell'epoca:

Il *New York Times* lo aveva citato una volta [Bryson sta parlando di Lindbergh], in un articolo sulle imminenti trasvolate atlantiche, e aveva anche sbagliato a trascriverne il nome¹².

Questo spiega il perché l'autore ci tenga a fornire una biografia finale dei vari personaggi che hanno occupato le cronache non solo del 1927, ma anche degli anni futuri e correla la pubblicazione di un importante impianto bibliografico; quasi cento pagine sono dedicate a tali indicazioni di carattere bio-bibliografico, proprio per mostrare l'impegno e la profonda conoscenza dell'argomento da parte dello scrittore. Tale precisione documentaria, però, non toglie nulla alla scorrevolezza del testo, e al suo tono a tratti accattivante e misterioso; per tale motivo non è possibile non annoverare *L'estate in cui accadde tutto* tra i romanzi del Duemila. Il testo è incentrato sulla figura di Lindbergh: infatti in copertina è disegnato l'aeroplano con cui ha compiuto l'impresa New York-Parigi senza scalo, battezzato all'epoca della sua costruzione *Spirit of St. Louis*, e in prima pagina viene riprodotta una foto del pilota nel 1927, anno di quel formidabile volo che ha dato nuovi stimoli per perfezionare, in America, le pratiche aviatorie. La fotografia dell'aviatore americano è sintomatica dell'attenzione al vero che lo scrittore si prefigge, perché il romanzo è basato su ciò che realmente accadde in quell'estate in cui l'America trovò il suo primo idolo del volo¹³. Bryson sottolinea le diversità tra il

¹² Bryson 2014, p. 35.

¹³ Anche la ristampa del romanzo della Mendelsohn dedicato alla famosa aviatrice Earhart, di cui parleremo più avanti, presenta in copertina la celebre foto della donna vicina al suo aeroplano. Questo aspetto è sintomatico di come gli scrittori di oggi intendano narrare la storia di personaggi realmente esistiti che per coraggio o fortuna sono entrati nella leggenda.

continente americano nel 1927 e quello attuale, mostrando come si fosse all'apice di un'epoca «che non gradiva vedere le sue fantasie ostacolate da preoccupazioni di ordine pratico¹⁴»; per tale motivo il successo lindberghiano segna il coronamento del nascente sogno americano sia perché per la prima volta qualcuno era riuscito ad attraversare, nell'arco di poche ore, l'Oceano sia perché gli americani avevo ottenuto la gratificante novità di essere arrivati prima degli europei a compiere tale impresa.¹⁵ L'autore instaura un rapporto diretto con il lettore; gli fornisce spiegazioni sui fatti narrati e per tale motivo affermazioni come quella citata gli servono per guidare il fruitore del proprio testo attraverso la storia americana degli anni Venti. Nell'epoca fitzgeraldiana del *Grande Gasby*, pubblicato non a caso nel 1925, l'Europa è ancora un punto di riferimento e certe invenzioni sono agli albori; con il successo di Lindbergh, suggerisce Bryson, certi settori hanno preso nuovo slancio e non ci si riferisce solo all'aviazione, ma anche alle comunicazioni. Per esempio quando il giovane del Minnesota fece il suo ingresso trionfale a Washington, la radio entrò nella “sua età adulta” e la televisione cominciò la sua impressionante ascesa:

L'arrivo di Lindbergh a Washington nel giugno del 1927 - fu così impressionante da ispirare la creazione di un secondo network, la Columbia Broadcasting System (CBS) che cominciò a trasmettere nel settembre del 1927¹⁶.

La fiducia nei confronti della tecnica, ispirata sicuramente, a detta di Bryson, dal volo lindberghiano, ha permesso ai nuovi strumenti di comunicazione di svilupparsi più velocemente perché si investirono ingenti capitali in tali settori. L'amore incondizionato della folla per il giovane pilota portò, come conseguenza, a un veloce sfruttamento della sua figura per l'*appeal* che essa aveva sulle folle:

Lindbergh firmò un contratto per una breve autobiografia con l'editore G. P. Putnam's Sons, che ingaggiò un *gosthwriter*, Carlyle MacDonald del *New York Times*¹⁷.

¹⁴ Ivi, p. 81.

¹⁵ Ivi, p. 457.

¹⁶ Ivi, p. 407.

¹⁷ Ivi, p. 249.

Putnam è stato un ottimo editore, riuscì a garantirsi un contratto con uno degli uomini più popolari del momento e quando la sua stella era in discesa, creò il mito di un altro aviatore, questa volta donna, Amelia Earhart, molto simile a Lindbergh per aspetto, che divenne moglie di Putnam e alla quale quest'ultimo commissionò diversi scritti. Per quanto riguarda le memorie lindberghiane, *New York-Parigi senza scalo*, uscite nel 1927 per mano dello stesso pilota che aveva deciso di non utilizzare la bozza di MacDonald, ma di compilare la propria biografia. Il libro di scarso valore critico, fu, però un successo di pubblico e schizzò immediatamente in cima alla classifica dei best seller e nei primi due mesi vendette¹⁸ 190.000 copie.

Come abbiamo avuto modo di sottolineare il testo di Bryson si caratterizza per la minuzia con cui vengono presentati i fatti e i personaggi che hanno riempito le cronache americane nel 1927. L'attenzione documentaria testimonia la spinta verso la scoperta di verità oggi quasi dimenticate. Lo storia, l'interrogarsi su di essa, svela il perché la società si è evoluta in certe direzioni e seppure oggi sopravviva una scarsa memoria di quell'estate si sono gettate le basi per il futuro:

Vale dunque forse la pena di fermarsi un istante e ricordare solo alcuni degli eventi che accaddero quell'estate. Babe Ruth batté 60 fuoricampo; la Federal Reserve si rese responsabile dell'errore che scatenò il crollo del mercato azionario; Al Capone si godette l'ultima estate di potere; venne girato *Il cantante di jazz*, fu creata la televisione e la radio entrò nell'età adulta. Sacco e Vanzetti furono messi a morte; il presidente Coolidge decise di non ricandidarsi; cominciarono i lavori sul monte Rushmore; il Mississippi esondò come non aveva mai fatto prima. Nel Michigan, un pazzo fece saltare in aria una scuola uccidendo quarantaquattro persone nel peggiore massacro di bambini della storia americana; Henry Ford smise di produrre la Model T e promise di non insultare più gli ebrei; un ragazzino del Minnesota sorvolò un oceano e incantò il pianeta come non era mai successo prima. Qualsiasi cosa se ne possa dire, fu veramente una grande estate¹⁹.

In questo modo Bryson conclude il suo libro dedicato alla storia americana nell'estate del 1927, ma non sono solo i dati di cronaca o la scrupolosa ricerca delle fonti giornalistiche a caratterizzare questo volume, è il continuo rimando, più o meno larvato, a riflettere

¹⁸ Ivi, p. 250.

¹⁹ Ivi, p. 458.

sui fatti, a cercarne le spiegazioni e a interrogarsi sul presente e il futuro della società a dare la vera chiave di lettura del romanzo. Per questo motivo nell'epilogo l'autore interviene in prima persona descrivendo la sua visita, nel 2011, allo Smithsonian Institution di Washington, luogo a cui Lindbergh nel 1928 aveva affidato lo *Spirit of St. Louis*.

Il perché di questo intervento da parte dello scrittore è da ricercare, forse, in quella spinta verso la non-fiction o l'ipermodernità così come l'ha definita Donnarumma. In un recente articolo pubblicato sul «Corriere della Sera» Paolo di Stefano tenta di spiegare le ragioni di tale fenomeno letterario moderno mostrano come vi si un superamento del postmoderno mediante:

un racconto che spazia tra testimonianza e documentario, tra racconto di sé e reportage, forme e generi che lambiscono il giornalismo senza esserlo mai a pieno e che invece rientrano, spesso legittimamente, in uno spazio letterario ormai allargato. Sono forme dell'espressione che possono lasciar prevalere l'iperrealismo, l'autofiction²⁰.

Ero Amelia Earhart

L'aviazione e coloro che conseguirono dei *record*, riuscendo a entrare nei territori del mito e della leggenda, suscitano un interesse assai diffuso nella narrativa e nella cinematografia dell'ultimo trentennio. Per tali lavori, quindi, vale la pena di utilizzare il termine di biofiction, in cui la finzione letteraria si declina nella sua forma biografia, narrando la vicenda di un personaggio realmente esistito. Questa operazione diventa necessaria, in quanto, scrive Paolo Tamassia, la cultura attuale è problematicamente indecisa tra posizioni contrapposte in cui manca una base ideologica forte per affrontare il reale²¹.

Si potrebbe dire che il desiderio di raccontare il soggetto e la realtà, imbattendosi nell'impossibilità di recuperare le istanze del romanzo realista, trovi un esito quasi naturale nella biofiction, quale possibile sostituto del romanzo attuale²².

²⁰ Di Stefano 2014.

²¹ Tamassia 2008, p. 188.

²² Ivi, p. 189.

In questo caso prenderemo ad esempio il romanzo di Jane Mendelsohn dedicato alla misteriosa scomparsa, nel giugno del 1937, dell'aviatrice statunitense Amelia Earhart. Il testo segue lo schema narrativo che Genette definisce di finzione omodiegetica, ovvero quando l'autore non coincide né con il narratore né con il personaggio, i quali a loro volta, invece, si identificano.²³ La Mendelsohn parte da un dato effettivo: nonostante le ricerche non è mai stato ritrovato il velivolo su cui viaggiavano Earhart e il copilota Noonan durante la loro ultima missione. Nel libro la voce dell'autrice si sostituisce, spesso, a quella del protagonista – narratore e l'andamento del testo passa continuamente dalla prima alla terza persona singolare. Per esempio nel III capitolo si legge:

Lui [la Mendelsohn sta parlando di Noonan] era intimorito per la mancanza di paura di lei, e lei era terrorizzata dalla codardia di lui. Più lui beveva più lei diventava incauta. [...].

Più tardi, assestati in una parvenza di routine, ciascuno ormai disinibito nella propria smodatezza – del bere la sua, del volare la mia –, veleggiavamo alla cieca sopra la pagina vuota del deserto²⁴.

L'intromissione autoriale nella storia non è propedeutica a un cambio d'azione e non fornisce una spiegazione particolare, serve indubbiamente a focalizzare l'attenzione sui pensieri della protagonista.

Questo testo non si presenta, dunque, solo come una biografia della coraggiosa Amelia,²⁵ ma tenta di addentrarsi nella psiche della donna, immaginando l'ultimo viaggio e pensando a un rocambolesco salvataggio su un'isola deserta. Appare evidente come l'autrice tenti di dare una risposta a quanto lasciato in sospeso dalla storia e dalle biografie sulla Earhart: la Mendelsohn vuole dare un senso e una seconda occasione all'eroina degli anni Trenta. In forma larvata rispetto ad altri lavori che prendono come spunto fatti, per lo più cruenti, della cronaca, anche in questo caso la scrittrice intende colmare un vuoto, capire cosa può

²³ Ed. it. Genette 1994, pp. 65-71.

²⁴ Ed. It. Mendelsohn 2009, p. 51.

²⁵ A questo proposito citerò le più note: Butler 1997, Goldstein, Dillon 1997 e 2009, Lovell 1989, Rich 1989.

essere accaduto, mostrando le pieghe di un animo eroico nella sua smaniosa brama di libertà e avventura. Per tale testo, dunque, l'etichetta di *biofiction* è calzante, ma alla fine del libro la scrittrice cela sotto la dicitura «è frutto di fantasia» delle continue contrapposizioni; infatti scrive: la vicenda trae spunto da accadimenti occorsi a persone reali, però i ritratti e molti eventi sono d'invenzione e nonostante questo nei ringraziamenti cita le fonti utilizzate e ci tiene a precisare che i corsivi sono tratti dall'ultimo libro scritto dalla stessa Earhart: *Last Flight* che il marito, l'editore Putnam pubblicò dopo la scomparsa della donna nel 1937. Su tale volume, composto in forma di diario di bordo, sorgono molti dubbi su quanto sia da attribuirsi ad Amelia e quanto al marito. Del resto la stessa Mendelsohn fa dire alla protagonista, in un momento della vicenda in cui si abbandona al ricordo del marito:

Mi fa scrivere. Mi fa scrivere per riviste e quotidiani, e mi fa scrivere libri sulle mie imprese. [...]. Comunque G. P. ci sa fare, e i miei libri vendono bene e mi procurano il denaro per poter volare²⁶.

L'autrice ha ben noti gli scritti del suo personaggio e per questo motivo in *Ero Amelia Earhart* l'andamento discorsivo segue lo schema tipico delle redazioni di giornali di bordo, con indicazioni, a volte tecniche, con impressioni e suggestioni, a cui si inframmezzano ricordi dell'infanzia, del primo volo, dell'incontro con il marito. Questi dati sono riportati soprattutto nella prima sezione delle tre in cui è strutturato il libro, dove i lunghi *flashback* rimandano alla biografia di una ragazza non ancora entrata nella leggenda. Per tale motivo accade spesso che frammenti di vita quotidiana e a tratti banale, come il dolore ai denti, si alternino a situazioni pericolose e fuori dall'ordinario, come le prove di volo e i primi rudimentali strumenti:

Signorina Earhart, è arrivato suo marito per accompagnarla all'aeroporto. Grazie. Dov'è il bagno?²⁷

Un monzone li aveva costretti a interrompere precocemente la tratta da Akyab a Bangkok, e dopo due ore di volo cieco in mezzo a una nebbia densa erano atterrati a Rangoon²⁸.

²⁶ Ed. it. Mendelsohn 2009, pp. 29-30.

²⁷ Ivi, p. 32.

²⁸ Ivi, pp. 54-55.

Nella seconda sezione del romanzo la voce narrante ricorda quello che è accaduto da che l'*Itaca*, la nave di appoggio con il compito di fornire loro le coordinate per il viaggio, non è riuscita a trasmettere. Amelia narra successivamente il rocambolesco atterraggio su un'isola deserta del Pacifico e la loro esistenza da naufraghi; la donna descrive una vita senza convenzioni sociali, votata alla sopravvivenza e alla ricerca di un'io autentico, depauperato da ogni legame con il resto dell'umanità. La terza parte, la più breve perché composta solo dal dodicesimo capitolo, è dedicata al volo aereo e al senso di libertà che si prova quando si ha la possibilità di pilotarne uno. La storia si conclude con il tentativo di Amelia e Noonan di lasciare l'isola a bordo dell'*Elektra*. La Earhart termina il suo scritto "terapeutico"²⁹ con tali parole:

Vi ho raccontato la mia storia. L'ho scritta nel mio giornale di bordo. L'ho letta a Noonan, cui è piaciuta moltissimo. Ma dice che se qualcuno la leggesse non ci crederebbe. Direbbe che è un'invenzione.

E allora io direi: se è un'invenzione, cosa ho fatto in tutti questi anni?

Alle volte però me lo chiedo io stessa. E allora avverto la gelida, eterea stravaganza dell'esistenza³⁰.

Anche nella conclusione del libro le voci del narratore e dell'autore si frappongono e troppo spesso nel testo ricorre l'espressione «è vero» per non domandarsi se l'autrice non voglia allontanarsi dal romanzesco e dall'invenzione pura (benché si tratti di una vicenda irreali) nel tentativo di rendere sempre più documentaria la storia. Nei *Ringraziamenti* ella cita le fonti utilizzate, ma è soprattutto con l'indagine minuziosa dell'animo umano che si ha l'impressione di leggere un giornale di bordo dedicato a quell'ultimo straordinario viaggio. Dicevamo singolare lo sdoppiamento tra autore e narratore: infatti la Mendelsohn si sostituisce alla Earhart in un processo identificativo che ha la sua matrice nel titolo stesso: *I was Amelia Earhart*. Io ero: il tempo verbale sancisce la morte di un essere incarnato in un altro. Del resto il libro si apre con la frase sibillina: «Il cielo è di

²⁹ Lo scritto è terapeutico in quanto l'autrice prova ad addentrarsi nella psiche del suo personaggio, sfruttando, come avremo modo di sottolineare, la propria esperienza biografica.

³⁰ Ivi, p. 155.

carne». Successivamente la protagonista inizia a narrare in prima persona la sua storia, descrivendo il proprio aspetto a trentanove anni, ovvero l'età di quando ha fatto perdere le tracce di sé. Tale premessa al primo capitolo cela un altro mistero: l'aviatrice descrive il cielo nel giorno della sua scomparsa e inizia la sua storia con tali parole: «Il cielo è di carne. Questa è la frase che userò per cominciare il mio libro sul volo»³¹. A questo punto la Mendelsohn si sostituisce al suo personaggio, divenendo lei stessa Amelia:

Oggi, quando penso alla mia vecchia vita, ci penso come a un sogno. Nel sogno sono un'altra persona. Nel sogno sono la più famosa aviatrice dei miei tempi, un'eroina. Sono Amelia Earhart³².

L'autrice scrive *sono*, traslando cioè il tempo al presente rispetto al titolo e rendendo ancora più evidente la sua identificazione con la protagonista. Stando alla lezione genettiana, quando l'autore e il narratore sono uguali e corrispondono al personaggio significa che la storia ha la pretesa di essere il più realistica possibile. Questa simbiosi tra le parti giustifica il racconto e per questo la conclusione del libro è affidata alla voce della Earhart – Mendelsohn: «Sì, dev'essere vera, io in questa vita ci credo».³³

L'*Electra*, l'aereo dell'ultimo volo, sprona, a livello metaforico, la protagonista e diventa il motore per l'azione, lo stimolo per osare sempre di più e soprattutto la voce silente che conduce il personaggio a una riflessione su se stesso. Del resto leggendo la biografia della Mendelshon non possiamo fare a meno di notare il suo essere figlia di uno psicanalista, attitudine, quest'ultima che si registra nell'annotazione scrupolosa dei ricordi e del vissuto di Amelia, quasi fosse un'interpretazione della sua vita, ora che è al di fuori di essa, perché depauperata, a causa dell'ammarraggio su un'isola deserta, di tutti gli elementi e le convenzioni che vincolano gli esseri umani al vivere civile.

La storia dell'aviatrice e soprattutto il suo ultimo viaggio suscitano una notevole curiosità, in quanto si tenta di dare un senso a ciò che ancora oggi è ignoto. Il testo della Mendelshon non

³¹ Ivi, p. 31.

³² Ivi, p. 11.

³³ Ivi, p. 156.

è il solo a sfruttare l'immagine della Earhart per chiarire i punti oscuri della vicenda accaduta nel lontano 1937. Le biografie e soprattutto le opere cinematografiche e per la televisione si concentrano sulla fine della donna, lasciando aperto l'interrogativo e utilizzando tale mistero con un fine commerciale. Non bisogna dimenticare che il primo a cercare di ottenere il massimo rendimento da tale avvenimento è il marito G. P. Putnam il quale da esperto editore e uomo d'affari fa uscire nel 1937 una raccolta di scritti e appunti inediti di Amelia con il titolo *Last flight*³⁴. Del resto a soli sei anni dalla scomparsa dell'aviatrice il cinema si serve del fascino e dalla curiosità esercitati da questo personaggio per promuovere una pellicola dedicata al mistero sulla sua fine.

La storia della prima donna che ha compiuto la trasvolata dell'Atlantico in solitaria continua ad appassionare il pubblico e la sua tragica fine fomenta l'interesse della cultura massmediatica intorno a tale figura. Nel 1976 esce un film biografico sulla Earhart e nel 1994 il premio Oscar Diane Keaton veste i panni di Amelia in uno sceneggiato per la televisione che ripercorre il periodo antecedente il fatidico volo. Non a caso il titolo del lavoro diretto da Yves Simoneau è *Amelia Earhart. The Final Flight*. Il tema dell'ultimo volo fa da cornice anche al film di Mira Nair del 2009 *Amelia*, con il premio Oscar Hilary Swank nel ruolo della protagonista. La pellicola si interessa alla seconda parte della vita della Earhart, quando lei è già un'aviatrice affermata e vengono descritte in modo puntuale le tappe dell'ultimo viaggio, i litigi con Noonan e soprattutto il tentativo disperato di farsi trasmettere le coordinate di volo dalla nave di appoggio nonostante il mal funzionamento dell'impianto radio dell'*Electra*. Al velivolo è dedicata l'inquadratura finale, e lo si vede viaggiare, per l'ultima volta, sospeso tra cielo e mare.

Nonostante la poeticità di certe immagini va notato lo scrupoloso lavoro di *marketing* sotteso all'uscita del film nel 2009. Lo stesso anno si ristampa il testo della Mendelshon e la biografia *Amelia. The Centennial Biography of an Aviation Pioneer*. Inoltre nel secondo capitolo della saga *Una notte al museo* (sempre

³⁴ Sin dall'anno di uscita di *Last Flight* a molti è sorto il dubbio che i testi fossero scritti da Putnam.

del 2009) un ruolo importante è affidato all'attrice Amy Adams la quale veste i panni dell'aviatrice. Nel museo dove ogni oggetto prende vita, la statua di cera della Earhart ritorna a volare e aiuta il protagonista non solo a sconfiggere i cattivi, ma a capire cosa realmente voglia dalla vita.

Conclusion

La conclusione di questo lavoro non è esaustiva, in quanto ci si trova di fronte a un settore in continua evoluzione e i testi presi ad esempio servono solo a tracciare una linea guida per comprendere come il volo e la sua evoluzione servono per spiegare, attraverso la particolare angolazione del viaggio aereo, i mutamenti della società attuale. Le opere citate esemplificano le nuove possibilità offerte alla prosa di argomento aviatorio dai dati ripresi dalla cronaca e dalla storia. La peculiarità di questi lavori è la difficoltà incontrata per ascriverli al genere del romanzo in senso tradizionale perché, seppur in modi molto diversi, essi si rifanno a personaggi o eventi realmente accaduti. *La virata* di Lagewiesche è un *reportage*, l'autore è un giornalista e ha partecipato a molti dei voli che descrive sia come passeggero sia come pilota. Egli non inventa nulla, i dati di cronaca non sono occultati, come accade per la narrativa realista, ma ogni evento è presentato con perizia bibliografica e accurata ricerca delle fonti da parte dell'autore. Medesima attenzione si registra per i lavori di Bryson, compreso quello preso in considerazione in questo scritto; anch'egli come Langewiesche è un giornalista e ciò lo si evince non solo dalla sua scrittura, ma anche dall'attenzione con cui affronta il materiale reperito dalla cronaca a sua disposizione.

Diverso, invece, il caso di *Ero Amelia Earhart* della Mendelshon; il libro racconta l'ultimo volo dell'aviatrice e il suo fantomatico salvataggio e seppure molti dati siano ripresi dalla cronaca dell'epoca e dalle memorie della Earhart, la realtà appare fumosa, tanto che l'autrice smarrisce il senso delle cose accadute per perdersi in una narrazione introspettiva, traslando spesso il proprio io con quello del suo personaggio.

Riferimenti bibliografici

- Butler S. (1997), *East to the Dawn: The Life of Amelia Earhart*, Massachusetts: Addison-Wesley.
- Bryson B. (2013), *One summer. America 1927*, New York: Doubleday; ed. It., *L'estate in cui accadde tutto*, Parma: Ugo Guanda Editore, 2014.
- Di Stefano P. (2014), *La realtà è viva, viva la realtà*, «Corriere della Sera», <<http://lettura.corriere.it/debates/la-realta-e-viva-viva-la-realta>>.
- Donnarumma R. (2014), *Ipermodernità: dove va la narrativa contemporanea*, Bologna: Il Mulino.
- Genette G. (1991), *Fiction et diction*, Paris: Seuil; ed. it., *Finzione e dizione*, Parma: Nuove Pratiche Editrice, 1994.
- Guerri G. B. (2009), *Filippo Tommaso Marinetti: invenzioni, avventure e passioni di un rivoluzionario*, Milano: Mondadori.
- Goldstein D. M., Dillon K. V. (1997), *Amelia: The Centennial Biography of an Aviation Pioneer*, Washington: Brassey's, 2009.
- Hughes-Hallett L. (2013), *The Pike: Gabriele d'Annunzio, Poet, Seducer, Preacher of War*, London: HarperCollins; ed. it., *Gabriele d'Annunzio: l'uomo, il poeta, il sogno di una vita come opera d'arte*, Milano: Rizzoli, 2014.
- Langewiesche W. (2014), *The Human Factor*, «Vanity Fair», <<http://www.vanityfair.com/news/business/2014/10/air-france-flight-447-crash>>.
- Langewiesche W. (1998), *The Turn*; ed. it., *La virata*, Milano: Adelphi, 2006.
- Lovell M. (1989), *The Sound of Wings: The Life of Amelia Earhart*, New York: St. Martin's Press.
- Marack B. (2013), *Antoine de Saint Exupéry*, Bologna: Odoja.
- Mendelsohn J. (1997), *I was Amelia Earhart*, New York: Penguin Random House, ed. It., *Ero Amelia Earhart*, Milano: Bompiani.
- Rich D. (1989), *Amelia Earhart: a Biography*, Washington: Smithsonian Institution Press.
- Tamassia P. (2008), *Documento e finzione nel romanzo: il caso dell'Adversaire di Emmanuel Carrère*, in Rizzante M., Nardon W., Zangrando S. (a cura di), *Finzione e documento nel romanzo*, Trento: Università degli studi di Trento, p. 188.
- Wright O., *Come inventammo l'aeroplano*, a cura di Roberto Ciuffoletti, Milano: Aquilegia, 2003.

eum x quaderni

Heteroglossia

n. 14 | 2016

PIANETA NON-FICTION

a cura di Andrea Rondini

ni° eum edizioni università di macerata > **2006-2016**



ISBN 978-88-6056-487-0