

PRESENTAZIONE DELLA BIOGRAFIA DI FRANCESCO DE PINEDO

Personaggio simbolo di un'epoca, pilota di idroaviazione senza eguali nella storia del volo, trasvolatore «impossibile» di continenti e di oceani, Francesco De Pinedo è rimasto a lungo confinato nel limbo di una «dimenticanza» imputabile più ad una mirata «disattenzione» degli uomini che all'inesorabile fluire del tempo. Sulla sua vita e sulle sue imprese è stato scritto pochissimo e senza mai fare cenno agli eventi che, a partire dal 1929, dettero una drammatica ed improvvisa svolta alla sua esistenza. Da qui, l'esigenza di colmare una lacuna nell'ambito della storia aeronautica con una biografia che consenta una rilettura ragionata, super partes e, soprattutto, senza omissioni, della sua vicenda ambientata nei primi trenta anni del secolo scorso.

Articolata in dodici capitoli, la biografia percorre tutta la vita del trasvolatore, nato nel 1890 a Napoli, città dove i suoi lontani avi, di origine spagnola, erano arrivati a metà del 1700 al seguito del Re Carlo III di Borbone. Preziosissimi, in questa ricostruzione storica, i documenti, molti dei quali inediti, custoditi nell'archivio di famiglia dal marchese Fulco De Pinedo, nipote del trasvolatore, che offrono la possibilità di presentare il personaggio in questione con un profilo ben più ampio di quanto, fino ad ora, non abbia fatto la scarsa e scontata tematica biografica.

Dopo gli anni vivaci dell'adolescenza e del periodo scolastico, l'esistenza di De Pinedo si snoda in un travolgente susseguirsi di esperienze: l'Accademia Navale, le crociere d'istruzione in giro per il mondo, la Guerra Italo-Turca, le prime decorazioni al valore, la Grande Guerra combattuta sul mare, la Scuola di Volo a Taranto, il brevetto di pilota, i combattimenti aerei sul Canale d'Otranto, i difficili anni del dopo guerra, un amore segreto e contrastato con una principessa di sangue reale e, nel 1923, il passaggio nei ruoli della neo costituita Regia Aeronautica.

Con la promozione a tenente colonnello e la nomina a Capo di Stato Maggiore del Comando Generale d'Aeronautica, hanno inizio i cinque anni più intensi della sua vita scanditi da un irresistibile cursus honorum e da una serie di imprese che suscitarono interesse e ammirazione in tutto il mondo: la Crociera dei 55.000 chilometri nel 1925, quella delle Due Americhe nel 1927, la promozione a generale di brigata aerea, la preparazione e il comando della prima grande Crociera aerea di massa condotta attraverso il Mediterraneo Occidentale nel 1928, la nomina a Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, la promozione a generale di divisione aerea e, nel 1929, l'organizzazione della Crociera aerea di massa del Mediterraneo Orientale, ultimo atto di una folgorante carriera che non aveva mancato di attirargli addosso irriducibili invidie e gelosie.

Le dimissioni dalla carica di Sottocapo di Stato Maggiore, a seguito di un insanabile dissidio con i vertici politico-militari della Forza Armata, la pretestuosa questione dei «trentamila dollari» raccolti con una sottoscrizione effettuata negli Stati Uniti, l'allontanamento dall'Italia con l'incarico di addetto militare aeronautico in Argentina, l'esclusione dal Convegno dei Trasvolatori Atlantici a Roma, la mancata promozione a generale di squadra aerea e il collocamento in ausiliaria sono il preludio ad un volontario esilio negli Stati Uniti, dove morirà, all'età di quarantatré anni, vittima di un incidente di volo accadutogli a New York mentre cercava di conquistare un record mondiale di distanza con cui rinverdire gli allori del «Gennariello» e del «Santa Maria». Eventi, questi, sempre tenuti in secondo piano e mai raccontati nei loro particolari, che trovano finalmente spazio in una ricostruzione ampiamente documentata per riproporre, nella sua interezza, un personaggio frettolosamente liquidato dall'agiografia ufficiale.

Personalità complessa, di grande spicco, caratterizzata da una decisa volontà di primeggiare grazie ai propri meriti personali, per niente incline al compromesso e alle soluzioni di comodo, decisamente avversato da molti personaggi dell'establishment aeronautico timorosi di perdere radicati privilegi e consolidate aree di influenza, De Pinedo, a ottanta anni dal Volo dei 55.000 chilometri, che lo rese famoso nel mondo, resta un inamovibile punto di riferimento sia nella storia dell'aviazione mondiale che in quella della Regia Aeronautica, l'ultimo dei grandi piloti solitari, l'organizzatore delle prime grandi Crociere aeree di massa. Un aviatore che seppe, come pochi, portare in cabina di pilotaggio le sue virtù marinare ed armonizzarle perfettamente con quelle aviatorie e che non pare azzardato presentare al lettore, al di là di ogni inutile retorica, con le semplici parole a lui dedicate dal trasvolatore Atlantico generale Ranieri Cupini: «... il precursore e il maestro.....».

Ovidio Ferrante

Marzo 2005