

Harold Edwards, meccanico e pilota, era sull'aereo che abbatté il mitico von Richthofen? Il mistero è ancora aperto ma certo l'ultracentenario morto in Australia è stato un eroe

Qui sopra, il «Barone rosso» von Richthofen. A centro pagina, una striscia di Charles Schulz (edizioni Rizzoli)



### Aveva 102 anni l'ultimo asso della grande guerra

Aveva 102 anni ed era forse l'ultimo sopravvissuto fra gli aviatori che, nella prima guerra mondiale, furono avversari del «Barone rosso», il leggendario aviatore tedesco Manfred von Richthofen, che nella prima guerra mondiale abbatté 80 aerei nemici. Harold Edwards, morto ieri a Brisbane in Australia a seguito di una banale caduta in casa, era nella terza squadriglia dell'aviazione australiana in Francia, quando il barone e il suo celebre triplano Fokker scarlatto furono abbattuti il 21 aprile 1918. Una controversia circonda la fine dell'asso tedesco: se sia stato colpito da un pilota canadese o da uno australiano. Edwards, l'anno scorso, aveva raccontato a un giornale di Brisbane di essere stato lui ad abbattere il celebre avversario.

Forse fu proprio il suo aereo ad abbattere uno dei grandi miti delle battaglie della guerra '15-18: il grande «Barone rosso», ossia Manfred von Richthofen, il nobile prussiano mitizzato dai fumetti, dalla storia, dal cinema e da una sterminata quantità di libri. Lo dicevano i vecchi amici e lui non negava, e raccontava di quelle incredibili battaglie tra le nuvole, con velivoli fatti di tela e di filo di ferro.

L'altro giorno Harold Edwards, che aveva raggiunto i 102 anni, si è spento a Brisbane, in Australia, circondato da un nugolo di nipoti, bisnipoti, figli e vicini di casa. I giornali avevano spesso parlato di lui. Perché la morte di von Richthofen, nonostante il trascorrere degli anni, è ancora circondata da un profondo mistero. Chi «lo tirò giù»? Fu il pilota di un altro aereo o lo colpì, da terra, un fantaccino dalla mira infallibile? Le cronache dell'epoca pubblicano qualche foto sbiadita del suo funerale, tra le linee inglesi. Con un picchetto che rende gli onori sparando in aria e un cappellano militare che benedice il feretro. Era il 21 aprile del 1918 e la guerra si stava avviando verso la conclusione, con la sconfitta dell'Austria e della Germania.

Von Richthofen aveva abbattuto fino a quel momento ben ottanta aerei nemici ed era un superdecorato, amato dalla nobiltà tedesca e dalle grandi dame. I giornali parlavano sempre delle sue imprese e delle sue sfide coraggiose ai nostri Francesco Baracca, Ruffo, Ranza, Costantini, Parvis e Sabelli. Le sfide temerarie avvenivano anche contro gli assi francesi, inglesi, americani e australiani. Già. Ogni paese aveva, allora, assi famosi e straordinari coraggiosi.

Avevano quasi tutti una origine comune. Venivano dalle grandi famiglie nobili e borghesi ed erano entrati in aviazione sull'onda degli entusiasmi per quelle strane e goffe «macchine volanti» che suscitavano grande attenzione e stupore. Incarnavano alla perfezione l'antico sogno dell'uomo di alzarsi da terra e salire lassù, tra le nuvole. Sulla terra, si correva con le automobili rombanti sulle strade polverose e sconnesse. In cielo, con gli aerei che erano il futuro, il progresso, l'avventura, la temerarietà.

Harold Edwards, meccanico in aviazione ad appena 22 anni, ai giornali aveva raccontato la propria versione dei fatti sul «Barone rosso». Il celeberrimo asso della «caccia», secondo Edwards, era stato abbattuto dalla raffica di un «collega» austriaco che si era piazzato in pieno sole, sulla scia del ben noto triplano «Fokker» rosso di von Richthofen. Tutto si era svolto in pochi minuti. Il «Barone rosso», colpito in pieno, era precipitato «a vite» con il fuoco a bordo. Il corpo dell'aviatore era stato poi recuperato dai colleghi, appunto, sepolto con tutti gli onori.

Saranno vere le rivelazioni di Edwards? Nessuno lo saprà mai. Ma bisogna dire che il racconto del giovane meccanico è plausibile e pieno di concatenazioni logiche e riferimenti. Tutto, come è noto, era cominciato ben prima della «grande guerra», quando i primi piloti dei grandi paesi

## L'uomo che uccise il Barone rosso

Quel cavaliere a bordo delle macchine volanti

in via di industrializzazione avevano organizzato sfide e gare in ogni angolo del mondo. Erano i tempi in cui un celeberrimo asso francese era atterrato, con il suo «Bleriot», sul tetto di un grande magazzino di Parigi, mentre migliaia di persone seguivano, con il naso in aria, quel pazzo.

Così avveniva in America, in Inghilterra, in Germania e, ovviamente anche in Italia. Erano i tempi del «dare manetta» per evitare di precipitare a terra. O del «dare manetta» per salire di colpo verso le nuvole. Come dirà Lindbergh più tardi. La guerra è solo la guerra, purtroppo, aveva imposto

soldati in movimento. Poi, si poteva mitragliare. All'inizio, per la verità, c'era il problema di non colpire, con la mitragliatrice, l'elica del proprio aereo. Così nacque l'aviazione militare e gli stadi maggiori cominciarono a non utilizzare più i dirigibili e i palloni frenati. Insomma, niente «più leggeri dell'aria», ma aerei veri e propri. L'Italia, già all'inizio della guerra di Libia spedì qualche velivolo a terrorizzare i libici e i turchi, lungo le postazioni nel deserto. Ed ecco, allo scoppio della Prima guerra mondiale, il grande impulso all'aviazione. Avviene anche uno straordinario

fenomeno di costume, proprio tra i figli della nobiltà e della buona borghesia con le stellette. Da generazioni, servivano nella cavalleria «arma nobile per eccellenza». Tutti gli altri, i poveracci, finivano ovviamente, in fanteria. Con la guerra, avviene una incredibile transmigrazione. I «cavalieri» dell'esercito si iscrivono alle scuole di volo. Insomma, vogliono salire in alto, tra le nuvole. D'altra parte, D'Annunzio già mitizza il volo e ne fa una delle componenti della modernità e della «cavalleria». Conia nomi, detta epigrafi e impara subito a pilotare. Più tardi i futuristi, soprattutto con Depero, canteranno inni al volo, realizzando anche straordi-

naire pitture e sculture. Così, pilota diventa sinonimo di nobiltà, di bellezza, di avventura e di fuga dal reale. Coloro che vogliono diventare «gli eroi alati» accorrono ai campi di istruzione e cominciano i primi voli ad Aviano e a Tor di Quinto. In cielo, tra rombi lancinanti di motori, incendi e pericolose evoluzioni, tutti i paesi europei mettono in campo i migliori piloti. Quasi tutti nobili, appunto, ed ex cavalieri. Si in-

staura tra questi personaggi, in maniera trasversale e a prescindere dalla nazionalità, un codice d'onore che non ha uguali tra le trincee o le pietraie delle montagne. I piloti vanno in volo portandosi dietro il fazzoletto della ragazza amata. Scelgono di dipingere, sulla coda degli aerei, stemmi di tutti i tipi e di tutti i colori. Non solo: cercano di mantenere anche nella guerra tra le nuvole un comportamento cavalleresco. Esattamente

come quando stavano a reggimento tra gli «Ulan» o il «Savoia Cavalleria». Così, quando un pilota viene abbattuto, il «collega-nemico» ne cerca il corpo e provvede a seppellirlo e ad informare la famiglia dell'accaduto. Capita spesso che di un certo pilota non si abbiano più notizie. Allora, i colleghi gettano sui campi avversari manifestini o messaggi con la richiesta di notizie.

Insomma, un modo quasi umano di fare la guerra. Un modo che chi combatte in trincea non conoscerà mai. Il «Barone rosso», esattamente come il nostro Francesco Baracca, non mancherà mai a questi doveri e a questi «obblighi». Con il suo «triplano» dipinto di rosso, accentuerà al massimo la sfida agli altri piloti. Ad ogni volo sembrava gridare: «Prendetemi pure, se ci riuscite. Ma non ci riuscite mai». Quel gioco assurdo di guerra, ebbe il massi-

mo dell'esaltazione con il «volo-sfida» di D'Annunzio su Vienna. Il 21 aprile del 1918, qualcuno agguantò von Richthofen e il suo aereo rosso e lo riportò a terra morto. Lui che, come si è detto, aveva abbattuto ottanta «colleghi». La stessa sorte toccò anche al nostro Francesco Baracca e a decine di «maghi» dell'aria, francesi, inglesi, americani, austriaci. Con la prima grande guerra, scomparve, comunque, anche lo stile «cavalleresco» dei piloti che divennero, come è noto, terribili sterminatori di milioni di uomini, donne e bambini delle grandi città. L'australiano Harold Edwards ha detto la verità sulla fine del «Barone rosso»? Può darsi.

Noi, come pilota che più si avvicina allo spirito degli antichi «cavalieri del cielo», vogliamo ricordare, per primo, Saint Exupéry e poi quel ragazzo, quel Mathias Rust, tedesco, che la sera del 28 maggio 1987, alla «cloche» di un piccolo «Cessna», riuscì ad atterrare a Mosca, sulla Piazza Rossa. Al «Barone rosso» sarebbe certamente piaciuto.



### E Snoopy li imita a cavallo d'una cuccia

All'inizio Snoopy non pensava «semplicemente» abbaia e correva a quattro zampe ed era un cagnolino simpatico. Non so come abbia cominciato a pensare. Parola di Schulz. Ma non ha cominciato soltanto a pensare. A poco a poco nel braccetto più celebre del mondo si è scatenato un processo evolutivo che lo ha portato a impersonare tennisti, pattinatori, scrittori, rubacconi, avvoltoi e piranha. E piloti di caccia. Col suo veloce biplano Sopwith Camel ha solcato i cieli d'Europa a caccia del Barone Rosso, impersonando un nevrotico asso volante della prima guerra mondiale. Berretto, occhiali, sciarpa al vento e sguardo truce ha sfiorato decine di aerei avversari, collezionando tacche sulle fiancate dell'aereo. Ma puntualmente, alla fine di ogni incursione, veniva beffato dal mitico Manfred von Richthofen e precipitava lasciandosi dietro una scia di fumo e una sequela di imprecazioni rivolte al maledetto Rosso. Ma eccolo lì, alla striscia successiva, pronto a riprendere la caccia in groppa al suo fantastico biplano. Pardon! Alla sua cuccia.

come quando stavano a reggimento tra gli «Ulan» o il «Savoia Cavalleria». Così, quando un pilota viene abbattuto, il «collega-nemico» ne cerca il corpo e provvede a seppellirlo e ad informare la famiglia dell'accaduto. Capita spesso che di un certo pilota non si abbiano più notizie. Allora, i colleghi gettano sui campi avversari manifestini o messaggi con la richiesta di notizie.

Insomma, un modo quasi umano di fare la guerra. Un modo che chi combatte in trincea non conoscerà mai. Il «Barone rosso», esattamente come il nostro Francesco Baracca, non mancherà mai a questi doveri e a questi «obblighi». Con il suo «triplano» dipinto di rosso, accentuerà al massimo la sfida agli altri piloti. Ad ogni volo sembrava gridare: «Prendetemi pure, se ci riuscite. Ma non ci riuscite mai». Quel gioco assurdo di guerra, ebbe il massi-