



# AEROPITTURA MANIFESTO FUTURISTA

Nel 1908 F. T. Marinetti pubblicò «L'aeroplano del Papa», prima esaltazione lirica in versi liberi del volo e delle prospettive aeree della nostra penisola dall'Etna a Roma Milano e Trieste, L'aeropoiesi si sviluppò con «Aeroplani» di Paolo Buzzi, «Ponti sull'Oceano» di Luciano Folgore, e «Caproni» di Mario Carli.

Nel 1919 il musicista futurista Balilla Pratella realizza la prima aeromusica con l'Opera «L'Aviatore Dro».

Nel 1916, il pittore e aviatore futurista Azari crea la prima opera di aeropittura «Prospettiva di volo», esposta nella Grande Sala Futurista alla Biennale Veneziana.

Nel 1929, il pittore Gerardo Dottori orna l'Aeroporto di Ostia con una mirabile decorazione aviatoria futurista, impetuoso slancio di aeroplani nel cielo di Roma, eliche fusoliere ali trasfigurate sintetizzate e ridotte a tipici elementi plastici.

Questa opera di Gerardo Dottori, già notissimo per il suo grande Trittico della Velocità, segna una data importante nella storia della nuova aeropittura.

Contemplando le pareti e il soffitto dell'Aeroporto di Ostia il pubblico e la critica si convincono che le tradizionali aquile dipinte, ben lungi dal glorificare l'aviazione, appaiono oggi come miserabili polli accanto al torrido splendore meccanico di un motore volante che certo sdegni di arrostirli.

La convivenza in carlinga col pittore Dottori, intento a prendere appunti dall'alto, ha suscitato in un altro artista, Mino Somenzi, la concezione precisa dell'Aeropittura. Fra le molte idee espresse da me nella «Gazzetta del Popolo» del 22 Settembre 1929, noto quella del superamento artistico del mare, ultimo grande ispiratore d'avanguardisti e novatori ormai tutti in cielo.

Col quadro «Prospettive di volo» di Azari, le pitture di Tato, Marasco, Corona, Filia, Oriani entriamo nella bella sintesi astratta di una nuova grande arte.

Noi Futuristi dichiariamo che:

1. le prospettive vive 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 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
  - spazio
  - 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 pollicentrico;
9. si giungerà presto a una nuova spiritualità plastica extra-terrestre.

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 ecc., 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 pie-

ghe 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 riassume in forma X nella pichiatra mantenendo come unica base l'incrocio dei due angoli.

Il decollare crea un inseguirsi di V allargantisi.

Il Colosseo visto a 3000 metri da un aviatore, che plana a spirale, muta di forme e di dimensione ad ogni istante e ingrossa



La mostra personale di aeropittura dei maestri DOTTORI e TATO nel Teatro dell'Esposizione Nazionale d'Arte Futurista - Nel centro l'antenna aerea della Ditta Innocenti che è la più alta fin'ora costruita in Italia e all'estero - Misura esattamente 40 metri ed è capace di sostenere la più grande bandiera del mondo che è quella futurista di 375 mq., offerta da Mino Somenzi a S. E. Marinetti nelle onoranze tributatigli a Milano nel 1924

successivamente tutte le facce del suo volume nel mostrarle.

La 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 allargantisi 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 innumerevoli effetti laterali.

Questi hanno tutti un movimento di rotazione. Così l'apparecchio si avvanza come un'asta di ferro doppiamente dentata innervandosi da una parte e dal-

l'altra col 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, compenetrando la somma degli spettrali frontali.

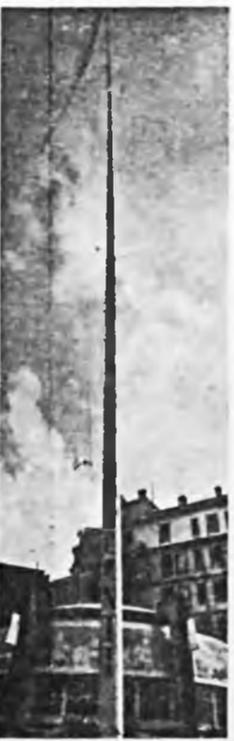
Noi futuristi dichiariamo che il principio delle prospettive aeree e conseguentemente il principio dell'Aeropittura è un'incessante e graduata moltiplicazione di forme e colori con del



Il più grande aeroplano del mondo, il «Caproni 90 P.B.», che può portare 35 tonnellate con 2000 Km. di autonomia e tre aspetti di un minuscolo apparecchio che consente di prendere il caffè a Londra, fare uno spuntino a Parigi, pranzare a Roma ed essere di ritorno a Londra per l'ora di cena

crescendo e diminuendo elasticissimi, che si intensificano o si spaziano partorendo nuove gradazioni di forme e colori.

Con qualsiasi traiettoria metodo o condizione 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



La mostra personale di aeropittura dei maestri DOTTORI e TATO nel Teatro dell'Esposizione Nazionale d'Arte Futurista - Nel centro l'antenna aerea della Ditta Innocenti che è la più alta fin'ora costruita in Italia e all'estero - Misura esattamente 40 metri ed è capace di sostenere la più grande bandiera del mondo che è quella futurista di 375 mq., offerta da Mino Somenzi a S. E. Marinetti nelle onoranze tributatigli a Milano nel 1924

armoniosa e significativa composizione di fumi colorati offerti ai pennelli del tramonto e dell'aurora e di variopinti lunghi fasci di luce elettrica.

Il più grande aeroplano del mondo, il «Caproni 90 P.B.», che può portare 35 tonnellate con 2000 Km. di autonomia e tre aspetti di un minuscolo apparecchio che consente di prendere il caffè a Londra, fare uno spuntino a Parigi, pranzare a Roma ed essere di ritorno a Londra per l'ora di cena

armoniosa e significativa composizione di fumi colorati offerti ai pennelli del tramonto e dell'aurora e di variopinti lunghi fasci di luce elettrica.



Il più grande aeroplano del mondo, il «Caproni 90 P.B.», che può portare 35 tonnellate con 2000 Km. di autonomia e tre aspetti di un minuscolo apparecchio che consente di prendere il caffè a Londra, fare uno spuntino a Parigi, pranzare a Roma ed essere di ritorno a Londra per l'ora di cena

vill, progrediva la tecnica dei motori, la quale, in Italia, riusciva ad ottenere motori di serie di 1.000 e più cavalli. Progrediva anche la tecnica del materiali, sia nella produzione dei metalli e delle leghe leggere, che in quella degli acciai ad altissima resistenza.

L'ing. Caproni passò senz'altro alla costruzione in tubi di acciaio; questo metallo, per le sue caratteristiche ha particolari doli di robustezza, elasticità e leggerezza, che giustamente lo fanno preferire. Così il primo grande apparecchio Caproni del dopoguerra, il 2.000 C. V., è stato costruito in acciaio ed in acciaio doveva essere anche il poderoso «Caproni 90 P. B.» di 6.000 C.V.

Impostato sulla fine del 1928, in meno di un anno fu portato a compimento sotto l'immediata

prodigiosa armonia. Questa armonia è determinata dalla stessa continuità di volo.

Si delineano così i caratteri dominanti dell'Aeropittura che, mediante una libertà assoluta di fantasia e un ossessante desiderio di abbracciare la molteplicità dinamica con la più indispensabile delle sintesi, lasserà l'immenso dramma visionario e sensibile del volo. Si avvicina il giorno in cui gli aeroplanneri futuristi realizzeranno l'Aeropittura segnata dal grande Boccioni.



La mostra personale di aeropittura dei maestri DOTTORI e TATO nel Teatro dell'Esposizione Nazionale d'Arte Futurista - Nel centro l'antenna aerea della Ditta Innocenti che è la più alta fin'ora costruita in Italia e all'estero - Misura esattamente 40 metri ed è capace di sostenere la più grande bandiera del mondo che è quella futurista di 375 mq., offerta da Mino Somenzi a S. E. Marinetti nelle onoranze tributatigli a Milano nel 1924

1928 in un manifesto che nell'attorno di quello stesso anno volle mostrarmi perché gli ne dessi il mio parere di tecnico.

Sentii subito che la mia sensibilità di artista nato sui monti, entusiasta delle altezze, delle visioni dall'alto, che avevo cercato sempre di esprimere nei miei quadri, aderiva perfettamente alle enunciazioni teoriche del manifesto di Somenzi ed intuivo come la velocità potesse aggiungere un elemento nuovo importantissimo alla semplice visione dall'alto e raggiungere in una maniera più concreta e definita la simultaneità di spazio e di tempo. Alcuni voli fatti poi insieme a Mino Somenzi collaudarono le idee precisate nel suo manifesto; il quale presentato poi a Marinetti fu arricchito di dati suggeriti dalle esperienze personali del creatore del Futurismo.

Ma aeropittura ed aeropoiesi erano latenti nella sensibilità di molti futuristi i quali tendevano al «superamento terrestre» e cioè al superamento del contingente dell'episodio del quotidiano.



Il più grande aeroplano del mondo, il «Caproni 90 P.B.», che può portare 35 tonnellate con 2000 Km. di autonomia e tre aspetti di un minuscolo apparecchio che consente di prendere il caffè a Londra, fare uno spuntino a Parigi, pranzare a Roma ed essere di ritorno a Londra per l'ora di cena

La costruzione del gigantesco apparecchio che nel 1929 compì le sue prime prove in volo al campo d'aviazione della Malpensa, presso Milano, costituisce indubbiamente una delle maggiori realizzazioni del governo Nazionale. Infatti si deve all'interesse del Capo del Governo se l'ing. Caproni poté finalmente realizzare il suo grande sogno che perseguiva dal giorno in cui s'accinse alla prima sua costruzione aeronautica: il piccolo «Caproni 25 H. P.» che prese il volo dalla rudimentale officina di Gallarate nel 1909 e il precursore del colossale «Caproni 90 P. B.» che oggi supero solca i cieli d'Italia. Infatti fu l'ing. Gianni Caproni che per il primo pensò alla molteplicità dei motori, elemento indispensabile di sicurezza, e che la realizzò nel suo

«Caproni 300 C. V.» costruito nel 1914.

Sono ancora presenti alla memoria della nostra generazione le imprese del Caproni in guerra. Nell'immediato dopoguerra, lo ing. Caproni prevedendo che il ritmo sempre più accelerato della vita civile, avrebbe richiesto le più rapide comunicazioni, e convinto del grande sviluppo che avrebbero preso i trasporti aerei, progettò un grande idrovolante, che cominciato a costruire nel 1918, compì il suo primo volo nel 1920. Era un idrovolante munito di ben otto motori Liberty da 360 CV ciascuno, per un complesso di oltre 3.000 C. V.

Mentre col risorgere dell'aeronautica italiana, uscivano dagli stabilimenti Caproni numerosi tipi di apparecchi militari e ci-

La prima idea venne a Mino Somenzi e fu il risultato delle sue osservazioni in volo. Colori, forme, prospettive gli appaiono rivoluzionate attraverso l'altezza e la velocità. I pittori futuristi troverebbero, in questa nuova visione delle cose, un campo infinito per nuove concezioni del quadro. Le osservazioni che Mino Somenzi era venuto accumulando durante i suoi numerosi voli, furono da lui fissate nel



La mostra personale di aeropittura dei maestri DOTTORI e TATO nel Teatro dell'Esposizione Nazionale d'Arte Futurista - Nel centro l'antenna aerea della Ditta Innocenti che è la più alta fin'ora costruita in Italia e all'estero - Misura esattamente 40 metri ed è capace di sostenere la più grande bandiera del mondo che è quella futurista di 375 mq., offerta da Mino Somenzi a S. E. Marinetti nelle onoranze tributatigli a Milano nel 1924

1928 in un manifesto che nell'attorno di quello stesso anno volle mostrarmi perché gli ne dessi il mio parere di tecnico.

Sentii subito che la mia sensibilità di artista nato sui monti, entusiasta delle altezze, delle visioni dall'alto, che avevo cercato sempre di esprimere nei miei quadri, aderiva perfettamente alle enunciazioni teoriche del manifesto di Somenzi ed intuivo come la velocità potesse aggiungere un elemento nuovo importantissimo alla semplice visione dall'alto e raggiungere in una maniera più concreta e definita la simultaneità di spazio e di tempo. Alcuni voli fatti poi insieme a Mino Somenzi collaudarono le idee precisate nel suo manifesto; il quale presentato poi a Marinetti fu arricchito di dati suggeriti dalle esperienze personali del creatore del Futurismo.

Ma aeropittura ed aeropoiesi erano latenti nella sensibilità di molti futuristi i quali tendevano al «superamento terrestre» e cioè al superamento del contingente dell'episodio del quotidiano.



Il più grande aeroplano del mondo, il «Caproni 90 P.B.», che può portare 35 tonnellate con 2000 Km. di autonomia e tre aspetti di un minuscolo apparecchio che consente di prendere il caffè a Londra, fare uno spuntino a Parigi, pranzare a Roma ed essere di ritorno a Londra per l'ora di cena

La costruzione del gigantesco apparecchio che nel 1929 compì le sue prime prove in volo al campo d'aviazione della Malpensa, presso Milano, costituisce indubbiamente una delle maggiori realizzazioni del governo Nazionale. Infatti si deve all'interesse del Capo del Governo se l'ing. Caproni poté finalmente realizzare il suo grande sogno che perseguiva dal giorno in cui s'accinse alla prima sua costruzione aeronautica: il piccolo «Caproni 25 H. P.» che prese il volo dalla rudimentale officina di Gallarate nel 1909 e il precursore del colossale «Caproni 90 P. B.» che oggi supero solca i cieli d'Italia. Infatti fu l'ing. Gianni Caproni che per il primo pensò alla molteplicità dei motori, elemento indispensabile di sicurezza, e che la realizzò nel suo

«Caproni 300 C. V.» costruito nel 1914.

Sono ancora presenti alla memoria della nostra generazione le imprese del Caproni in guerra. Nell'immediato dopoguerra, lo ing. Caproni prevedendo che il ritmo sempre più accelerato della vita civile, avrebbe richiesto le più rapide comunicazioni, e convinto del grande sviluppo che avrebbero preso i trasporti aerei, progettò un grande idrovolante, che cominciato a costruire nel 1918, compì il suo primo volo nel 1920. Era un idrovolante munito di ben otto motori Liberty da 360 CV ciascuno, per un complesso di oltre 3.000 C. V.

no, per salire verso una visione più vasta della realtà, per darne l'essenza e la sintesi.

Ho detto più sopra che alcuni pittori futuristi, come i poeti, possedevano questo senso aereo, e tentavano esprimerlo con opere che se non portano traccia di aeroplani sono però di soggetto ispirato ad un senso di spazialità, ampiezza, altezza; a quel senso aereo, atmosferico che forma la caratteristica tipica degli aeropittori odierni.

La prima opera ispirata direttamente al volo è quella di quel genialissimo pittore-poeta aviatore Azari, intitolata «Prospettive di volo» esposta alla 15. Biennale (1926), seguono le importanti manifestazioni del futurista Tato il quale in questo genere e forse quello che ha prodotto di più.

Ma opere di carattere e di ispirazione «aerea» rimontano all'immediato dopoguerra e cioè al 1920-21.

In un mio quadro «Primavera umbrata», ora alla Galleria Ellenico di Arte Moderna di Atene, eseguito nel 1923 ed esposto alla XIV Biennale (1924) è appunto visibile lo sforzo dell'artista di abbracciare più moudo possibile più spazio di quello che sia concesso vedere stando fermi sia pure ad una grande altezza: è questo quadro che fece scrivere al critico del Nuovo Giornale di Firenze (29 aprile 1924): «una specie di girandola di campi e di case che pare rispecchiare la visione che deve avere dall'alto un aviatore il quale abbia preso l'apparecchio in un vertiginoso avvitamento».

In seguito al Manifesto lanciato da Marinetti-Somenzi e firmato da i maggiori futuristi, io volli fissare certi miei punti di vista sull'aeropittura ed affermai che aeropittura non deve significare solo rivoluzione prospettica o immettere nel quadro un elemento figurativo nuovo: l'aeroplano, ma significare anche e prima di tutto inalzarsi sopra dal quotidianismo, dal frammentarismo che soffocano la fantasia degli artisti; superare la realtà, porre tra essa e l'artista, lo spazio, l'altezza: salire per dominare e vivere la sintesi delle cose.

Che l'aeropittura abbia aperto orizzonti infiniti agli artisti, ne fanno fede le numerosissime ed importanti realizzazioni dei futuristi in questi ultimi anni ed i recenti orientamenti di certi artisti e certe tendenze in altre nazioni come in Francia e Inghilterra.

La Mostra d'Arte Futurista di Roma presenta una grande quantità di aeropittura di autori da poco affermati quali Ambrosi, Belli, Voltolina, Di Basso, Bruschetti, Gambini, Andreoni, Molinari, ecc., vicini a Prampolini, Benedetta, Tato, Depero, Filia, Oriani ed altri.

con successo alle più violente correnti e di vincerle.

L'ing. Caproni ha voluto che il suo apparecchio fosse di preta marca italiana, e per questo ha scelto i motori Isotta Fraschini «Asso 1000» che hanno già dato prove di eccellenza, e che sul mercato mondiale sono fra i più quotati.

Il «Caproni 90 P. B.» non solo deve considerarsi come una poderosissima macchina da guerra, ma può essere impiegato anche nei pacifici trasporti commerciali su lunghi percorsi. Se adibito a quest'ultima destinazione, esso offre notevolissimi vantaggi su ogni altro mezzo di trasporto. La docilità delle manovre rende assolutamente sicuro; la rapidità di trasporto e del percorso ne fa un inestimabile ausiliario del commercio; la possibilità di trasportare numerosi passeggeri sicuramente, e comodamente installati, lo rende consigliabile anche dal lato economico.

## Il più grande apparecchio del mondo: il «Caproni 90 P.B.»

La costruzione del gigantesco apparecchio che nel 1929 compì le sue prime prove in volo al campo d'aviazione della Malpensa, presso Milano, costituisce indubbiamente una delle maggiori realizzazioni del governo Nazionale. Infatti si deve all'interesse del Capo del Governo se l'ing. Caproni poté finalmente realizzare il suo grande sogno che perseguiva dal giorno in cui s'accinse alla prima sua costruzione aeronautica: il piccolo «Caproni 25 H. P.» che prese il volo dalla rudimentale officina di Gallarate nel 1909 e il precursore del colossale «Caproni 90 P. B.» che oggi supero solca i cieli d'Italia. Infatti fu l'ing. Gianni Caproni che per il primo pensò alla molteplicità dei motori, elemento indispensabile di sicurezza, e che la realizzò nel suo

«Caproni 300 C. V.» costruito nel 1914.

Sono ancora presenti alla memoria della nostra generazione le imprese del Caproni in guerra. Nell'immediato dopoguerra, lo ing. Caproni prevedendo che il ritmo sempre più accelerato della vita civile, avrebbe richiesto le più rapide comunicazioni, e convinto del grande sviluppo che avrebbero preso i trasporti aerei, progettò un grande idrovolante, che cominciato a costruire nel 1918, compì il suo primo volo nel 1920. Era un idrovolante munito di ben otto motori Liberty da 360 CV ciascuno, per un complesso di oltre 3.000 C. V.

Mentre col risorgere dell'aeronautica italiana, uscivano dagli stabilimenti Caproni numerosi tipi di apparecchi militari e ci-

vil, progrediva la tecnica dei motori, la quale, in Italia, riusciva ad ottenere motori di serie di 1.000 e più cavalli. Progrediva anche la tecnica del materiali, sia nella produzione dei metalli e delle leghe leggere, che in quella degli acciai ad altissima resistenza.

L'ing. Caproni passò senz'altro alla costruzione in tubi di acciaio; questo metallo, per le sue caratteristiche ha particolari doli di robustezza, elasticità e leggerezza, che giustamente lo fanno preferire. Così il primo grande apparecchio Caproni del dopoguerra, il 2.000 C. V., è stato costruito in acciaio ed in acciaio doveva essere anche il poderoso «Caproni 90 P. B.» di 6.000 C.V.

Impostato sulla fine del 1928, in meno di un anno fu portato a compimento sotto l'immediata

La costruzione del gigantesco apparecchio che nel 1929 compì le sue prime prove in volo al campo d'aviazione della Malpensa, presso Milano, costituisce indubbiamente una delle maggiori realizzazioni del governo Nazionale. Infatti si deve all'interesse del Capo del Governo se l'ing. Caproni poté finalmente realizzare il suo grande sogno che perseguiva dal giorno in cui s'accinse alla prima sua costruzione aeronautica: il piccolo «Caproni 25 H. P.» che prese il volo dalla rudimentale officina di Gallarate nel 1909 e il precursore del colossale «Caproni 90 P. B.» che oggi supero solca i cieli d'Italia. Infatti fu l'ing. Gianni Caproni che per il primo pensò alla molteplicità dei motori, elemento indispensabile di sicurezza, e che la realizzò nel suo

Leggete Futurismo giornale che vale più di mille parole artistiche italiane