

IL PICCOLO PRINCIPE DALL'ISOLA ALLE STELLE

Antoine de Saint-Exupéry in Sardegna e Corsica

LUCIANO DERIU

IL PICCOLO PRINCIPE DALL'ISOLA ALLE STELLE

Antoine de Saint-Exupéry
in Sardegna e Corsica

DISEGNI DI PAOLA SERRA

Introduzione di Pasquale Chessa

D Carlo Delfino
editore

RINGRAZIAMENTI SPECIALI

*L'autore ringrazia tutte le persone, famiglie, enti e istituzioni
che hanno fornito testimonianze, documentazioni e collaborazione.*

*Un grazie particolare a Pasquale Chessa,
al Tenente Colonnello Mauro Niola dell'Aeroporto Militare di Alghero,
alla famiglia Montalto-Carboni,
all'Architetto Chicco Mannazzu,
allo storico Enrico Valsecchi,
al personale degli Archivi Storici di Alghero (Sardegna)
e di Bastia (Corsica).*

I disegni che rappresentano Saint-Exupéry ad Alghero sono liberamente ispirati alle fotografie di John Phillips pubblicate in *Poet and pilot Antoine de Saint-Exupéry*, Photographs by John Phillips, Colletion du Musée de L'Elysée, Lausanne, Scalo Zurich, Berlin, New York.

a Davide e Claudio

INDICE

Ringraziamenti speciali. pag. 7

INTRODUZIONE Passaggio ad Alghero.17

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY La vita breve del poeta pilota 25

SAINT-EX IN SARDEGNA31

Arrivo in Sardegna. La squadra aerea II/3331

Alghero, l'aeroporto31

Il capitano de “La hache”32

Vita quotidiana nel campo.33

Saint-Ex, poeta e pilota33

John Phillips, l'amico americano39

Il diavolo a due code39

Il baule blu 40

La guerra di Tonio. 40

CONSUELO E ALTRI AMORI.41

GLI ANTEFATTI Le vicende che portarono Saint-Ex alla guerra47

Flashback 194047

Volo su Arras, missione suicida47

Un uomo in fuga 48

Esilio a New York49

Amici e nemici51

Gli amori americani52

Pilota di guerra.54

Il sequestro di Montreal	pag. 54
Come nasce Il Piccolo Principe	.55
Bevin house, la casa della favola	.56
L'approccio ecologista	.57
Quando la vita diventa una colpa	.57
Lettera ai francesi	.58
Lettera a un ostaggio	.59
Ritorno alle armi	60
La partenza	60
L'Africa	.62
I primi voli	.62
L'incidente	64
Niente voli per il maggiore Saint-Ex.	64
La vita su un binario morto	.65
Pierre Dalloz	66
Lettera a una sconosciuta	.67
Natale ad Algeri	.67
Una firma col sangue	.67
L'incontro con John Phillips	68
 IL piccolo principe	.70
 PRIMAVERA AD ALGHERO	.71
Un uomo nuovo	.71
Uomini e formiche	.73
Incompatibilità linguistica	.74
Porto Conte	.78
La casa di Porto Conte	.79
Lettere della notte	80
Un pranzo memorabile, il méchoui sardo	.81
Ventinueve maggio, una notte algherese	.83
Amicizie algheresi	.87
 LETTERA A UN AMERICANO	90
 VILLACIDRO La Versailles dell'Acquacotta	.93

I francesi a Villacidro	pag. 93
La Sardegna vista dai francesi	.94
Ospiti illustri	.94
Le visite di Saint-Ex.	.97
Bombe e mascotte	98
 LE MISSIONI	99
Temibili voli	99
Volare sulla Francia	99
Compleanno dell'aria col treno della sposa	100
Un eroe stanco	103
 LA CITTÀ DEL FUTURO	105
Destinazione Corsica	105
 LA CITTADELLA	107
I generali dell'imperatore	107
Le coordinate dell'armonia	107
Un mondo nuovo	107
La spiritualità di Saint-Exupéry	108
 LA CORSICA	109
Borgo	109
Le lacrime del capitano	111
Il battesimo di Cristian	112
Duello mortale nel cielo di Francia	113
Due lettere	116
Ultima cena	119
Preparativi di volo	119
Un bel giorno per volare	120
Dieci minuti	121
Disperso	122
L'amarezza del capitano	123

Attesa e speranzapag. 123

VIVERE SENZA SAINT-EX 125

Consuelo, la lunga attesa 125

John Phillips, l'americano pentito 127

Riconoscimenti fuori tempo 128

La corsa del Piccolo Principe 128

I MISTERI DELLA SCOMPARSA 129

Testimonianze incerte 129

Un indizio sicuro 130

Un aereo in fondo al mare 130

“Ho sparato a Saint-Ex” 131

Mistero insoluto 132

UNA CONTROVERSA EREDITÀ. 133

Le valigie dello scrittore 133

Altri eredi 135

Conclusioni provvisorie. 136

BIBLIOGRAFIA E FONTI 139

Aeroporto di Alghero Uno spazio commemorativo per Saint-Exupéry 141

Ho letto *Il Piccolo Principe* moltissimi anni fa. Mi ero appena laureato a Roma e attraversavo un periodo molto difficile. Quella lettura ebbe per me l'effetto di una sorta di ecologia della mente. Il mondo salvato da un bambino era una bella idea che mi riportava all'essenzialità delle cose.

Certo, sapevo che l'innocenza primordiale era, ed è, perduta per sempre. E che è impossibile abitare di nuovo l'infanzia. Da piccoli il mondo è scoperta. Si vive in libertà, come gli artisti della leggerezza. Poi lo stupore dell'infanzia tende nel corso degli anni ad affievolirsi, ma mai a sparire del tutto. Eppure la lettura de *Il Piccolo Principe*, in quegli anni lontani, mi era servito a riaprire il ventaglio del passato e recuperare un po' dello stupore per la vita.

Potete immaginare con quale sorpresa appresi, molti anni dopo, che Antoine de Saint-Exupéry aveva vissuto ad Alghero, nella mia città, gli ultimi significativi mesi della sua vita. Era in compagnia di John Phillips, che documentò il periodo algherese con splendidi scatti realizzando il più importante repertorio fotografico sul poeta pilota. A quelle immagini sono ispirati molti disegni di questo libro. Da Alghero Saint-Ex si trasferì in Corsica, dove pochi giorni dopo scomparve nei cieli della Francia.

Decisi senza esitazione che dovevo ricostruire quel periodo e raccontarlo. L'editore, per il quale avevo scritto qualche libro, mi avisò che sull'argomento c'erano molte pubblicazioni, ma convenne che la storia degli ultimi mesi della vita dello scrittore era pressoché inedita presso il grande pubblico. La ricostruzione di quel periodo sarebbe stato un nuovo tassello per una maggiore conoscenza di Saint-Exupéry. Ebbi allora la sensazione che per me scrivere quella storia fosse qualcosa di dovuto.

L'ultimo periodo della vita dello scrittore è una storia di guerra e di amicizia. Ma è anche, e soprattutto, la storia di un cammino spirituale, iniziato qualche anno prima in Africa e nella lontana America, che ho cercato di ricostruire. Un percorso di ecologia esistenziale che in quegli ultimi mesi trova il punto più alto e un epilogo, che, pur nella cruda drammaticità, appare quasi scontato. Come l'albatro di Baudelaire, Saint-Ex aveva grandi ali per volare, ma un disagio crescente a camminare tra gli uomini del suo tempo.

Questo libro è stato scritto in Sardegna, Alghero, in Corsica, Borgo ed Erbalunga, e in Marocco, casbah del Sahara. Si è voluto cercare di vivere e respirare i luoghi fisici e le atmosfere, dove Saint-Ex visse l'ultima avventura di una vita avventurosa. È una minuziosa indagine storica, scritta nella forma leggera di racconto. Al quale abbiamo aggiunto tanti disegni come a "lui" sarebbe forse piaciuto. Una nuova pecora da aggiungere a quelle disegnate dall'aviatore poeta.

L.D.

INTRODUZIONE

Passaggio ad Alghero

di Pasquale Chessa

...a Daniele Del Giudice che non sa più di sapere...

«Eravamo in mezzo al nulla», ricordano i piloti del gruppo II/33, tutti francesi ma inquadrati nei ranghi dell'aviazione americana, per combattere i tedeschi nella Francia occupata in nome della Francia libera. Sono appena stati trasferiti da Algeri. E colpisce scoprire come in quel 1944 la Nurra fra Alghero e Sassari, vista dall'aeroporto di Fertilia, apparisse più spopolata del deserto nordafricano. L'Africa del Nord, quando la guerra combattuta nel Mediterraneo aveva imboccato la strada della vittoria per gli Alleati, era un crocevia della storia. La Sardegna del Nord era invece ancora un avamposto incuneato nel fianco del nemico nazista ancora ben fortificato nei suoi territori. E quel piccolo aeroporto sperduto nella campagna, vicino a una città fantasma non finita e ancora disabitata come Fertilia, si rivela inadatto a ospitare i magnifici *Lightning* a doppia coda, i più veloci di tutta la guerra. La pista va allungata, il terreno spianato, gli hangar riadattati... Quegli aerei di ricognizione sono indispensabili per preparare lo sbarco in Provenza ormai deciso. Mancano gli ultimi dettagli, che saranno forniti dai ricognitori. Li comanda una celebrità dell'aviazione francese, Renè Gavoille, il protagonista di *Pilote de guerre*, il romanzo del 1942 che ha fatto di Antoine de Saint-Exupéry il campione degli antinazisti. È per questo che lo scrittore pilota ha fatto di tutto per tornare a volare con la sua squadriglia, a dispetto dei suoi 42 anni compiuti e della regola mai infranta che impedisce a un pilota sopra i 30 di salire su un qualsiasi aereo da combattimento, figuriamoci su un *Lightning*.

Il 12 maggio la festa è grande appena Saint-Exupéry scende dal B26, proveniente dalla base dei bombardieri americani a Villacidro, sulla pista di Alghero sotto il Monte Doglia, accompagnato da un giornalista di «Life». Si chiama John Phillips. È un fotografo. Un grande fotografo! È figlio di una madre americana e di un padre gallese, finito a fare il colono in Algeria. Così John è nato a Bouïra, dove ha passato l'infanzia con una tata berbera che gli ha lasciato uno strano accento. Fra Antoine e John c'è un patto. Anche se non si conoscevano nemmeno quando il fotografo, di passaggio ad Algeri verso il fronte italiano, lo aveva chiamato al telefono.

Il potere di un fotografo di guerra inviato della rivista «Life» esercitava un fascino irresistibile per i generali americani desiderosi di fama. Non fu facile, ma nemmeno troppo difficile. La speciale concessione per Saint-Exupéry prevedeva solo 5 voli di ricognizione sulla Provenza, proprio nella regione della Francia dove era nato da una famiglia nobile non troppo ricca. Invece, la missione da cui il P38F5B n. 223 non sarebbe più tornato, il 31 luglio del 1944, era la nona. Dalla notizia della sua scomparsa, John non si sarebbe mai perdonato di aver brigato per consentire allo scrittore di rimettersi alla guida di un aereo. E che aereo.

Ero condirettore di «Epoca» quando incontravo John Phillips alla fine degli anni Ottanta, durante i due mesi che passava in Italia insieme all'inseparabile moglie italiana, Annamaria Borletti, dividendosi fra la casa di via Cappuccio a Milano e quella alle Zattere di Venezia. Cene sobrie, poche persone, molte storie. Dagli archivi delle memorie di John, temprata dalla grande storia, i ricordi zampillavano uno dopo l'altro (un po' *Recherche* e un po' *Comédie*) già pronti per essere ascoltati come se fossero già stati scritti. Perché Phillips non solo eccelleva nel racconto per immagini ma sapeva usare la parola scritta, un inglese nitido e sintetico come sa solo chi ha imparato a scrivere le didascalie per «Life». Così nel catalogo della mostra *Guerra e Pace* (Firenze e Cagliari 2008) lo ricorda Stefano Del Re, che a «Epoca» faceva il redattore capo centrale (e poi sarebbe diventato direttore della «Nuova Sardegna»), di cui Phillips era diventato grande amico dopo che avevamo pubblicato gli scatti inediti dell'archivio segreto di una delle sue più famose foto, quella di Roosevelt, Stalin e Churchill a Teheran nel 1943. E raccontava e raccontava, di Josip Tito che giocava a golf, di Giorgio VI con Elisabetta piccina, del generale Patton, delle 98 automobili di re Farouk d'Egitto, di Evita Peron in visita a Pio XII nel 1947 e di Coco Chanel con Cecil Beaton al *Bal du Directoire* nel 1937...

Storie della Storia. Ecco: deve essere stata proprio la rispettiva predisposizione a raccontare storie, con annessa dote speculare di saperle ascoltare, che fra il principio di febbraio e la fine di luglio del 1944 ha intrecciato per sempre, lasciandone traccia indelebile, la vita di John Phillips con la morte di Saint-Exupéry.

Sono diventate un *topos* narrativo della sua leggenda biografica le smorfie di Saint-Ex costretto a indossare la tuta per l'altitudine, a infilare le scarpe foderate, prima di scivolare nel *cockpit* del P38. Compito a cui per l'assistenza era votato proprio il capo René Gavoille, come ci mostrano senza pudore le fotografie di Phillips scattate ad Alghero.

Ad Alghero si erano acuartierati in un'insenatura a dodici chilometri

dall'aeroporto, sulle scogliere di Porto Conte, là dove finisce la spiaggia su cui si adagia il grande golfo chiuso fra Capo Caccia e Punta Giglio, poco distanti dalla torre spagnola e dal faro che ancora sta lì, a far la guardia come un antico *menhir*, genio del luogo, monito per i naviganti. Mi sono trovato anche io fra le stoppie nell'entroterra di Porto Conte per cercare di catturare e ricostruire la topografia tramandata dalle foto di Phillips, come Bruno, l'istruttore di volo che accompagna Daniele Del Giudice in *Staccando l'ombra da terra*, il romanzo sull'arte di volare che ha segnato una breve stagione della giovane letteratura italiana di fine secolo, fin dal momento in cui fu stampato da Einaudi proprio nel 1994, l'anno del Cinquantenario della morte di Saint-Exupéry. A quest'ultimo è dedicato il capitolo finale, poche pagine a contarle, così dense di narrazioni che non ci si rende conto del continuo sovrapporsi fra la voce di chi narra e la voce di chi è narrato.

C'è una fotografia, che sembra scattata dall'altra sponda della «Bramassa», l'insenatura interna fra la torre di Porto Conte e la roccia di Punta Giglio, in cui vediamo Saint-Exupéry su una piccola barca in divisa, una barca troppo piccola per lui, portata a remi da due marinai a torso nudo dall'aria molto locale, mentre si arrabatta dondolando fra le onde con una piccola canna da pesca. Nel racconto di Phillips in realtà quella foto tanto rispettosa rimanda all'abitudine della squadriglia di pescare a colpi di granata, con le bombe a mano. C'è un'altra fotografia che John Phillips ha dedicato a me e mia moglie Muriel, americana dalle molte origini come lui (per questo si intendevano con reciproca attenzione), in cui si vede il Lightning che cabra su Punta Giglio sullo sfondo imponente di Capocaccia.

John mi confessò che non si erano accorti di essere ad Alghero, cioè di non aver capito che c'era una storia di secoli ancora viva intorno a loro. Non c'era il tempo, fra missioni e sedute fotografiche, partite a scacchi e sedute di scrittura coatta per costringerlo a mantenere la promessa fatta a «Life». Eppure qualcosa del *genius loci* di Alghero, Saint-Exupéry deve averla percepita se in uno dei suoi andirivieni con l'Africa, un giorno telegrafa alla signora che aveva ospitato ad Algeri lo scrittore che aveva spinto Antoine a farsi romanziere, il grande André Gide (l'aneddoto è suo, sul «Figaro» del 1945), chiedendo con la perentorietà intrinseca in ogni telegramma: «Prepari la maionese e il *court bouillon*. Arrivo dalla Sardegna con sette aragoste e sarò da lei fra un'ora».

Non ho letto *Il Piccolo Principe* quando ho letto *Pinocchio*, da bambino. Ma così come Saint-Exupéry aveva ignorato la città, così pensavo che anche la città avesse ignorato lui. Pensavo. Mi sbagliavo, però. Mia sorella, più giovane di sei anni, ricorda una professoressa, forse la professoressa Sanna, o forse si chiamava Saba oppure Satta, che leggeva in classe *Il Piccolo Principe* e quando parlava di Saint-Exupéry non riusciva a impedire che una irrefrenabile nostal-

gia si mutasse in un pianto mal trattenuto. Si diceva che, giovanissima interprete per i piloti della squadriglia di Gavaille, fosse rimasta impigliata anche lei nelle storie di Saint-Exupéry. Come nelle favole, quel gigante maldestro alto più di un metro e novanta doveva essere apparso alla giovane professoressa come un «piccolo principe».

Una magia. Una continua coazione alla fascinazione che spingeva verso di lui qualsiasi donna se ne sentisse oggetto. E poiché nulla, proprio nulla del suo fisico sproporzionato, della sua vaghezza maldestra, della sua goffa timidezza, poteva giustificare la sua lunga pratica di *tombreur des femmes*, non rimane che trovare la ragione nell'incantesimo della parola insieme all'intelligenza dello spirito.

Anche Rosa Carboni Montalto era una professoressa. La ricordo come una donna volitiva. Decisa. Autoritaria, anzi. Anche con gli amici dei figli. Non ricordo di avergli mai chiesto dei suoi incontri ravvicinati con quella specie di marziano, così come doveva apparire quello strano pilota, che esibiva una vecchia bustina francese ma indossava una divisa di lavoro dell'esercito americano, nel sole già caldo della Nurra.

C'è una foto di John Phillips in cui Rosa appare in primo piano, dalle sue gonne fa capolino il figlio, mentre con particolare abilità mangia con le mani l'agnello così come fanno i nomadi algerini, radiosa accanto ad Antoine quasi volesse dimostrargli una abilità appena imparata. In un'altra foto, nel cerchio di uomini della cena di saluto a Phillips, in camicia bianca, l'unico senza divisa, c'è anche Dante Montalto che fuma attento e partecipa. Quanti fossero i gradi di conoscenza fra l'ingegnere di Vietri sul mare, sbarcato in Sardegna per costruire case popolari, che aveva finito per sposare la figlia di una numerosa famiglia di possidenti, e lo scrittore francese non l'ho mai saputo. Ma certo c'erano di mezzo i lavori per adattare la pista di Alghero ai sofisticati Lightning.

Per l'esattezza, il giorno è il 28 di maggio. Saint-Exupéry ha deciso di offrire un sontuoso *méchoui*, l'agnello cotto al fuoco lento per ore e ore come si fa in Nord Africa, per festeggiare John Phillips che si prepara a lasciare Alghero. Il servizio fotografico è strepitoso. E tutto sarebbe perfetto se non mancasse il testo che lo scrittore ha promesso a «Life». Una speciale euforia cameratesca si è impadronita della base. I pastori sardi si mettono al lavoro fin dall'alba per preparare gli spiedi di lentischio per arrostiti alla maniera magrebina 10 grossi agnelli, quasi dei montoni, guidati probabilmente dal sergente capo del garage, *grand père* Rieutord, un vecchio zuavo del 14/18, nelle foto si riconosce per i suoi strepitosi baffoni, che sa parlare un po' di italiano. Gli agnelli sono offerti dallo scrittore. Del vino si è invece occupato il fotografo, facendolo venire direttamente dall'Algeria con un singolare stragemma: 600 litri stivati nel serbatoio di emergenza di un Lightning!

Ha raccontato Rosa, intervistata dal critico letterario Neria De Giovanni, in occasione del Cinquantenario della scomparsa dello scrittore: «Era la casa di Porto Conte che ospitava Saint-Exupéry. Noi invece abitavamo sul porto di Alghero, in via Garibaldi con mio marito Dante. A lui piaceva parlare con me in francese. Non vi dico i pettegolezzi... Mio marito Dante, nel 1944 era l'ingegnere responsabile del Genio aeronautico per la Sardegna del Nord. L'aeroporto l'aveva progettato proprio lui, prima che ci conoscessimo, sui terreni espropriati a mio padre. Lo invitammo a cena. E mi regalò una copia del *Piccolo Principe* in francese. Mi parlava di tutti i suoi libri senza smettere mai. Forse sorpreso di trovare anche ad Alghero qualcuno che avesse contezza della sua fama letteraria. Così ho certamente capito l'importanza di quello scrittore pilota, e non ho mai prestato a nessuno la copia del suo libro».

Con un pizzico di candida civetteria, una cugina di Rosa ricorda ancora gli incontri con Saint-Exupéry ad Alghero, quando una delle sue *amoureeses* si faceva regalare la stoffa dei paracadute che veniva utilizzata per confezionare sontuose, per i tempi di guerra, «combinazioni di seta con mutande e reggipetto».

Il pessimismo di Saint-Exupéry, il giorno che partiva per l'ultima missione da Bastia in Corsica, dove il 11/33 si era appena trasferito da Alghero, nonostante fosse una giornata di sole, sprofondava in quella zona buia della vita che ci sembra, in assenza di altre certezze, il confine con la morte. Che sia morto per errore, come forse è molto probabile, che abbia scelto il suicidio consapevole, come è troppo doloroso immaginare, o che invece sia stato abbattuto da due caccia tedeschi, continuazione del romanzo nella morte, non cambia il senso ultimo della sua storia. La notte dopo il sontuoso *méchoui* di Alghero aveva mantenuto la promessa e consegnato a John Phillips il suo ultimo articolo *Lettre à un Américain*. Così come il servizio fotografico, Phillips scelse con tristezza, per il dolore, di non pubblicarlo. E per lungo tempo solo lui seppe che per Antoine de Saint-Exupéry nell'universo c'era un unico centro di gravità: «L'Homme lui-même, le respect de l'Homme, la liberté dell'Homme, la grandeur de l'Homme» (L'Uomo in quanto tale, il rispetto dell'Uomo, la libertà dell'Uomo, la grandezza dell'Uomo).

Scolpite nell'anima, le parole di Saint-Exupéry risuonano ancora nelle poche righe arabesche nell'aria da Daniele Del Giudice cinquant'anni dopo, come si possono leggere a pagina 118 di *Staccando l'ombra da terra*: «I piloti non hanno ali piumate, non sono angeli e tantomeno eroi, sono bambini adulti, bambini nascosti, ben custoditi nella loro maturità, [...] ma legati all'infanzia con un elastico da fionda che gli sbucca dalla tasca. Se poi tra l'infanzia e la morte c'è uno speciale rapporto, non saprei dire».

Non siamo fatti per questa vita. Ti porterò in bellissimi paesi, in cui rimane un po' di mistero e la sera è fresca come un letto e distende i muscoli del corpo e dove si addomesticano le stelle.
Antoine de Saint-Exupéry

.....

Antoine de Saint-Exupéry

La vita breve del poeta pilota

Antoine Jean Baptiste Marie Roger de Saint-Exupéry nasce a Lione il 29 giugno 1900 dal conte Jean de Saint-Exupéry e Marie de Fonscolombe. I Saint-Exupéry, di tradizioni militari, appartenevano a una delle più antiche famiglie di Francia, risalente al tempo delle crociate. Anche la madre proveniva da una famiglia con titolo di nobiltà, i Fonscolombe, di tradizioni commerciali, dediti all'arte. Il patrimonio familiare nei secoli si era molto ridotto. Il padre Jean lavora in una compagnia di assicurazioni. Marie Madaleine, detta Biche, e Simone, detta Monot, sono le figlie più grandi, poi c'è Antoine detto Tonio, quindi Françoise, due anni più piccolo, infine Gabrielle, detta Didì, l'ultima nata e l'unica che avrà discendenza; nel 1923 sposerà Pierre D'Agay e in questa famiglia confluirà il nome dei Saint-Exupéry. Il padre Jean muore d'infarto improvviso quando Antoine ha appena quattro anni. Da allora la famiglia che abitava a Lione, si divide tra Lione e il castello di Saint-Maurice-de-Rémens, nella regione del Rodano-Alpi, ereditato da una sorella della madre. Il castello di Saint Maurice è il mondo incantato dell'infanzia di Antoine. Qui attorno alla forte personalità della madre, avviene la sua formazione. La magia della natura è la prima passione. L'arte è di casa, la stessa

madre scrive poesie. Antoine è un ingegno multiforme: coltiva musica, disegno, poesia. Assieme a Biche suona il violino, Didì e la madre suonano il piano. A 12 anni, una nuova passione: vicino al castello c'è un aerodromo e un pilota amico di famiglia fa sperimentare ad Antoine la prima emozione del volo. Nel 1914 la Francia è coinvolta nella Prima Guerra mondiale. Marie vuole dare il suo contributo alla patria e allestisce un'infermeria militare all'interno di una stazione ad Ambérieu. I due figli maschi, Antoine e Françoise, sono inviati prima in un vicino collegio di Gesuiti, poi a Friburgo, Svizzera, in un collegio dalla pedagogia innovativa, dove rimangono fino al 1917. Anni di giovinezza spensierata; Antoine studia poco, compone poesie, fa molte amicizie. Ma in quell'anno Françoise muore per reumatismi articolari; Antoine, preso il diploma, si trasferisce a Parigi per frequentare i corsi di preparazione alla scuola navale. La carriera nella Marina era una tradizione nelle famiglie aristocratiche. Ma è un anno difficile: Antoine non riesce a superare l'esame per la scuola navale e frequenta come uditore la facoltà di Architettura, sezione delle Belle Arti. A 19 anni è chiamato al servizio militare a Strasburgo in fanteria. Nel 1921 consegue il "brevetto di pilota di

.....

trasporto pubblico n. 0933", frequentando a Parigi corsi privati e, essendo ancora in servizio militare, è trasferito al 37° reggimento di aviazione a Casablanca. L'anno dopo torna in Francia ed è nominato sottotenente al comando di un reggimento di aviazione a Bourget, dipartimento della Senna. Nel frattempo a Parigi Antoine frequenta i circoli artistici e conosce Loulou, Louise de Vilmorin, una bella aristocratica dedita alla letteratura, a cui Antoine dedica poesie d'amore. Lei è di famiglia molto facoltosa, con casa a Parigi e castello in campagna. Progettano il matrimonio; la famiglia di lei si adopera per trovare un impiego ad Antoine in una fabbrica di laterizi, che lui sopporta solo per qualche mese, nell'attesa di un'opportunità nell'aviazione. E nel gennaio del 1923, durante il servizio militare, un volo avventato procura a Saint-Ex un incidente con frattura del cranio. Loulou ottiene la promessa di una sua rinuncia all'aviazione. Nell'estate del 1923 Saint-Ex e Louise, accompagnata dalla governante, sono in Svizzera, a Roconvilier, per una vacanza. Loulou è però convinta che Saint-Ex non rinuncerà mai ai voli; chiede una "pausa di riflessione". La relazione finisce poco dopo, ma Loulou rimarrà nel cuore di Saint-Ex tutta la vita. E lei, dopo anni, sposata e divenuta scrittrice negli USA, non lo dimenticherà. Saint-Ex, a Parigi, vive esperienze passeggiare, qualche volta ricche di umanità, come si evince da un racconto di questo periodo, *Manon ballerina*. Nel 1924 è assunto dall'azienda Saurer come rappresentante per la vendita di camion, ma il suo pensiero è sempre all'aviazione.

Negli stessi anni c'è un Antoine intellettuale che frequenta gli ambienti letterari, in particolare la cugina Yvonne de Lestrang, che diventa la sua patrocinatorice presso l'editore Gallimard e gli presenta lo scrittore André Gide, con il quale Antoine avvia una lunga amicizia. Arriva l'opportunità nell'aviazione. Nel 1926 si è costituita la nuova Compagnia Aéropostale, Saint-Ex è assunto come pilota civile dalla Compagnia Aeronautica Latécoère. Assieme ai piloti Mermoz e Guillaumet, gli è affidata la linea Tolosa-Casablanca-Dakar. Alloggia a Tolosa in albergo. La "Ligne", tra la Francia e le colonie africane, è di trentadue ore di volo, riposo di una notte nello scalo intermedio di Cap Juby, Marocco, in pieno deserto del Sahara. Nell'ottobre 1927 Saint-Ex diventa direttore dello scalo; vi trascorre 17 mesi. Non sono rari gli atterraggi di fortuna nel deserto e la cattura degli equipaggi da parte di tribù beduine. Saint-Ex compie spedizioni di salvataggio dei piloti catturati dai Mauri. In quello scalo scrive il suo primo libro, *Corriere del sud*, pubblicato nel 1929 da Gallimard. È il libro che dà a Saint-Ex la notorietà di scrittore ed eroe dell'aviazione. A settembre del 1929 è nominato direttore degli aeroporti in Argentina. Risiede a Buenos Aires; deve aprire la linea per la Patagonia. Assieme a lui ci sono i vecchi amici, Mermoz e Guillaumet. Vola in continuazione con i Latécoère. Nel 1930 Guillaumet precipita a tremila metri sulle Ande innevate. Antoine sorvola per giorni le Ande alla ricerca dell'amico pilota riuscendo a portarlo in salvo. La vicenda sarà raccontata da Saint-Ex in *Terra degli uomini*. Nel 1930 a Buenos Aires conosce

Consuelo Suncin; la sposa con matrimonio religioso ad Agay, Francia, nel 1931. Nel crollo di Wall Street, che aveva aperto la Grande Crisi del '29, le banche finanziatrici dell'Aéropostale erano fallite, i finanziamenti pubblici sono negati, e la compagnia viene messa in liquidazione. Saint-Ex nel 1931 torna a Parigi. Le sue attività prendono direzioni diverse: scrittura sotto contratto con Gallimard, cinema con la Metro Goldwyn Mayer, e naturalmente voli. L'Aéropostale si ricostituisce e Saint-Ex può riprendere servizio nella linea Marsiglia-Algeri e Dakar. Nel 1931 pubblica *Volo di notte*. Quando le linee aeree francesi sono raggruppate sotto il nome di Air France, Saint-Ex presenta la candidatura per svolgere attività di pilota ma la domanda non viene accettata a causa dell'età troppo avanzata. Trascorre così qualche tempo a Perpignan dove compie alcuni voli di collaudo di idrovolanti e nel corso di uno di questi rischia di morire annegato nella baia di Saint-Raphael. Nel 1932 la famiglia Saint-Exupéry si trova in condizioni finanziarie difficoltose, per cui deve vendere il castello di Saint Maurice e trasferirsi a Cabris vicino a Grasse, regione di Cannes. Nel 1934 finalmente la Air France offre a Saint-Ex un incarico di pubbliche relazioni per missioni in Francia e all'estero. Ricomincia a volare. Un anno dopo, con un Caudron Simoun, acquistato assieme al suo meccanico Prévot, decolla da Parigi per il raid Parigi-Saigon. Vuole tentare di abbassare il record di volo tra le due capitali, che era di cinque giorni e quattro ore. Dopo diciannove ore di volo l'aereo perde quota, urta un altopiano e si schianta nel deserto della Libia. I due uomini vagano nel

deserto per tre giorni. Sono fortunatamente salvati da una carovana di beduini. Nel frattempo la Metro Goldwyn Mayer aveva girato il film *Night Flight*, tratto da *Volo di notte*. La riuscita non è eccezionale, ma accresce la fama dello scrittore. Nel 1935 Saint-Ex scrive personalmente il copione per un film, *Anna-Marie*, storia di una giovane donna pilota di aerei, interpretata dalla celebre attrice Annabelle. Nel 1936 si gira a Essauora, Africa, *Corriere del sud*. Saint-Ex fa la controfigura dell'attore per le scene pericolose. Il film esce nel 1937 con un buon successo. I giornali francesi di grande tiratura lo vogliono come reporter per grandi reportage in luoghi difficili. Compie un viaggio d'inchiesta a Mosca per «Paris Soir». Nel 1936 il quotidiano "L'intransigeant" invia Saint-Ex in Spagna per un reportage sulla guerra civile. Avvezzo al pericolo, lui non si risparmia dalle situazioni più pericolose; scrive articoli di grande impatto sull'opinione pubblica. L'anno dopo è a Madrid insieme a Hemingway e Dos Passos a testimoniare i drammatici eccidi della guerra civile. Nel 1938 l'incidente più grave, a Guatemala City su un Simoun, durante la traversata New York-Terra del Fuoco. È in pericolo di vita, ha otto gravi fratture. Per curarsi va a New York, dove comincia la stesura di *Terra degli uomini*, pubblicata nel 1939. Per questo libro in autunno riceve in Francia il Grand Prix du Roman de l'Académie Française e in America, con il titolo di *Wind, Sand and Stars*, riceve il National Book Award. L'anno seguente, 1939, su invito del governo tedesco, visita la Germania, ma rifiuta le

offerte di incarichi avanzate dai nazisti, che tentavano di attrarlo nella loro orbita. Otto giorni prima dello scoppio della Seconda Guerra mondiale, torna in Francia dagli Stati Uniti, dove si trovava per impegni cinematografici. Si reca al primo ufficio di reclutamento che trova; chiede il comando di una squadriglia di caccia; viene assegnato nel dicembre al gruppo II/33 di ricognizione con base a Orconte, vicino a Reims, nord della Francia, sotto il comando del capitano Gavaille.

Nella primavera del '40 i tedeschi sono alle porte della Francia. Il 22 maggio Saint-Ex effettua una missione di ricognizione su Arras, una città strategica per l'ultima difesa francese. L'impresa, ad altissimo rischio, gli ispirerà *Pilota di guerra*. Sarà citato per questa azione con la Croce di guerra. Dopo l'armistizio del 1940 lascia l'incarico militare e va ad Agay, presso la sorella Gabrielle. Comincia la stesura di *Citadelle*.

A Dicembre del 1940 decide di lasciare la Francia occupata dai nazisti e s'imbarca su un piroscafo per New York.

Negli USA è popolarissimo e molto amato. A New York è una star, riceve premi, riconoscimenti e molti profitti. *Wind, Sand and Stars*, in America è "libro dell'anno". Abita a Manhattan, Central Park South, in una suite al penultimo piano di un grattacielo di ventotto piani.

Lavora per convincere gli USA a entrare in guerra. In California si sottopone ad un'operazione per cercare di ridurre le conseguenze dell'incidente in Guatemala. Durante le lunghe settimane di convalescenza a Los Angeles inizia a scrivere *Pilota di*

guerra. L'esilio americano è però reso amaro dalla ostilità della maggior parte degli intellettuali francesi esiliati in USA, per via della sua avversione per il generale De Gaulle, che Antoine considera un dittatore, autoproclamatosi capo della Francia. Negli ultimi giorni del '42 Saint-Ex chiama Consuelo, che arriva in tempo per passare il Natale assieme. In Francia *Pilota di guerra* viene stampata in sole 2.000 copie e rapidamente ritirato dalle autorità di Vichy, perché ritenuto libro antinazista, in quanto vi è narrata la vicenda del pilota ebreo, Jean Israel. Negli USA il libro esce col titolo *Flight to Arras* e riscuote un vasto successo.

È nell'estate di quegli anni di angoscia che inizia la stesura de *Il Piccolo Principe*, scritto quasi interamente nella casa di Bevin House, presso North Port. A New York Antoine e Consuelo prendono in affitto una elegantissima casa a Beeckman Place sull'East River, che era stata di Greta Garbo. Nello stesso anno scrive *Lettera ai francesi* in cui cerca di compendiare le sue posizioni politiche. Nel 1943 pubblica a New York *Lettera a un ostaggio*, ricordando l'amico Leon Werth, che non era riuscito ad espatriare ed era rimasto ostaggio dei tedeschi in Francia. In aprile si arruola nelle forze alleate e parte per il Nord Africa. Su sua richiesta è inserito nella squadriglia di ricognizione aerea II/33, la stessa con la quale aveva volato all'inizio della guerra. Negli USA esce *Il Piccolo Principe*, edizioni Reynal Htchcock, New York. Nel luglio, da La Marsa, Tunisi, compie la prima missione di guerra su P38. Nella seconda missione compie un atterraggio troppo lungo ed esce fuori pista: l'aereo è

danneggiato e Saint-Ex è sospeso dai voli. Nel febbraio del '44 incontra ad Algeri il fotoreporter John Phillips che riesce a farlo reinserire nelle missioni di volo. A maggio è ad Alghero e tra giugno e luglio compie otto missioni di ricognizione sul sud della Francia. Ad Alghero scrive *Lettera a un*

americano e lavora a *Cittadella*. Il 17 luglio la squadra s'installa in Corsica, aeroporto di Borgo, dove Saint-Ex compie due missioni. Dalla seconda, su Grenoble-Ambérieu-Annecy, Saint-Ex non ritorna. È dichiarato "disperso". Nel 1948 esce postumo in Francia *Citadelle*, edizioni Gallimard.



SAINT-EX IN SARDEGNA



ARRIVO IN SARDEGNA. LA SQUADRA AEREA II/33

La mattina del 16 maggio del 1944, Antoine de Saint-Exupéry e John Phillips partono dall'aeroporto di Villacidro, Sardegna, e arrivano ad Alghero, a bordo di un aereo B26, pilotato dal capitano Rouzard. Al campo di Alghero opera la squadra francese del Gruppo di ricognizione aerea II/33, associata al Quinto Squadrone americano "Camera Repair". I due gruppi sono inquadrati nel Mediterranean Air Photo Reconnaissance Wing con il compito strategico di *mappatura del territorio nemico*. Nella squadriglia francese, "La hache", formata da tredici piloti, da una equipe di meccanici e di garagisti manutentori, è inserito il comandante pilota Antoine de Saint-Exupéry. È ufficialmente registrato nella colonna "mitraglieri", ma i registri occultano la vera missione che è quella di svolgere voli ad alta quota per fotografare il territorio occupato dalle forze tedesche. John Phillips, giovane e già celebre reporter di «Life», impegnato a documentare la guerra mondiale, è invece registrato tra gli "osservatori". Durante il mese di maggio farà molte fotografie presso la base aerea di Alghero.

Sulla pista dell'aeroporto i piloti della squadra francese accolgono in un clima di festa l'arrivo dei due compagni che avevano lasciato l'anno prima in Algeria. Il capitano Gavaille è il primo a stringere calorosamente la mano a Saint-Ex. Ha predisposto una piccola cerimonia per festeggiare i nuovi arrivati. Da qualche parte salta fuori anche lo spumante e tutta la squadra alza in alto i bicchieri per un brindisi ai compagni ritrovati.

ALGHERO, L'AEROPORTO

Alghero è una città situata sul mare, a nord-ovest della Sardegna, Italia. Ha un centro storico di impronta catalana, un paesaggio agrario di ulivi e vigneti che producono oli e vini gustosi e forti. La lingua locale conserva il catalano degli antichi conquistatori.

Oggi ha 44.000 abitanti e una sua notorietà turistica, ma ai tempi del sog-

giorno di Saint-Ex era una cittadina di 12.000 abitanti, viveva di una modesta produzione agricola e di pesca; poteva vantare una flottiglia specializzata nella pesca dell'aragosta.

Nel maggio del '44, all'arrivo di Saint-Ex, la città appariva devastata dai bombardamenti. Per essere sede di aeroporto, assieme a Cagliari, aveva pagato un prezzo più alto rispetto alle altre città dell'isola. Un anno prima, il 14 maggio del '43, era stato colpito l'aeroporto e il 17 unità inglesi, provenienti dal Nord Africa, avevano bombardato per ore la città con esiti distruttivi. Centodieci vittime, cinquecento case distrutte, duemila appartamenti inagibili. Lo "sfollamento" che ne era seguito aveva in gran parte svuotato la città. La popolazione si era riversata nelle campagne e nei paesi vicini. La città appariva semivuota e isolata. E isolata era l'intera Sardegna, perché dopo un attacco tedesco al piroscalo della linea tra Olbia e Civitavecchia, tutti i collegamenti tra l'isola e il continente erano stati interrotti.

Dopo il brindisi, Saint-Ex e John Phillips hanno modo di dare un'occhiata alla pista algherese. L'aeroporto di Alghero, che si estende sulla piana della Nurra, era stato costruito nel 1938, nell'imminenza della guerra mondiale, in sostituzione dell'idroscalo di Porto Conte, rimasto in funzione fino al 1943.

Gli americani erano arrivati all'aeroporto nel marzo del '44. Dapprima era arrivato il reparto genio. Aveva allontanato i militari italiani e si era subito messo al lavoro per rendere agibile la pista, che era stata allungata da 700 a 1800 metri e ricoperta di grette metalliche. Saint-Exupéry può osservare i lavori che sono ancora in corso per portare la pista a 2.200 metri, in modo da adeguarla al lancio dei nuovi aerei.

IL CAPITANO DE "LA HACHE"

Il comandante Saint-Exupéry si reca subito a rapporto dal capitano Gavoille, il quale prende atto che l'autorizzazione alle missioni di volo proviene direttamente dal generale Eaker, comandante in capo di tutte le forze alleate del Mediterraneo. René Gavoille è un uomo dai lineamenti regolari, faccia rossa, resa ancora più rossa da un'ustione riportata in un incidente aereo. Saint-Ex ha per lui una vera ammirazione. Lo definisce: «Quanto meglio la Francia abbia mai prodotto». Il capitano conosce Saint-Ex da molto tempo, sono stati assieme nella stessa squadriglia nel '40 in Francia, all'inizio della guerra, e nel '43 in Africa. Nella squadra Gavoille gode di una fiducia totale, non solo per la riconosciuta competenza e il primato delle ore di volo, ma soprattutto per la sua generosità. Nei briefing è il primo a proporsi come volontario per le missioni dove c'è da rischiare la vita e quelle missioni sono all'ordine del giorno.

Nel breve colloquio con Saint-Ex, il capitano nasconde la preoccupazione per l'amico: la squadriglia è ad Alghero dall'otto di maggio e da quel giorno già quattro piloti sono stati abbattuti. Si stabilisce per Saint-Ex un rafforzamento della formazione sotto la guida dello stesso Gavoille. Nel maggio, ad Alghero, Saint-Ex effettuerà diversi voli formativi.

VITA QUOTIDIANA NEL CAMPO

I vettovagliamenti che Antoine e John ritirano sono tutti americani. Sono infatti gli USA a provvedere ad ogni fornitura: qualche stecca di cioccolata, cinque pacchetti di sigarette, due scatole di fiammiferi, una razione che deve durare una settimana.

A pranzo il menù della mensa ufficiali è a base di carne in scatola Spam, resa gradevole dall'abilità del tenente Henry, uno chef che sa condire ingredienti poveri con la stessa perizia con cui sa volare. Saint-Ex conversa con entusiasmo. Ha molti aneddoti da raccontare ed è bravissimo a "tenere banco".

Gli accampamenti sono formati da grandi tende rettangolari. Gli ufficiali non alloggiano al campo. I francesi hanno occupato una casa a Porto Conte, gli americani sono alloggiati nella villa di campagna dei conti Sant'Elia, in regione Carmine, ancor oggi abitata dalla famiglia. La villa funge anche da quartiere generale delle forze alleate. Ogni tanto si fa qualche festa. Poco lontano, sulla strada che conduce a Sassari, c'è il villino ad un solo piano dove alloggiano le "signorine", accuratamente selezionate, disponibili a serate rilassanti con gli ufficiali. L'edificio è rimasto inalterato nel tempo e oggi è un asilo nido.

La vita nel campo è scandita dai voli e da frequenti incidenti. Due giorni dopo l'arrivo di Saint-Ex, il luogotenente Henry, intercettato dai caccia nemici, scampa per un soffio a un pericolo mortale. Con una serie di veloci manovre riesce a seminare i caccia tedeschi. Un altro giorno è l'americano Robinson a finire in ospedale, per essere intervenuto maldestramente con la sua jeep durante un atterraggio. È un caro amico di Saint-Ex, che va trovarlo in ospedale, portandogli in regalo un disegno del Piccolo Principe.

SAINT-EX, POETA E PILOTA

Ad Alghero, in quel maggio del '44, Saint-Ex non è ancora conosciuto come il padre de *Il Piccolo Principe*. Il libro, appena uscito negli Usa, non è ancora noto. Ma Antoine de Saint-Exupéry, Tonio per i famigliari, è già un per-

Doppia pagina
seguente:
In Africa ai tempi
dell'Aéropostale alla
fine degli anni Venti





sonaggio di fama mondiale, uno scrittore affermato e un eroe dell'aviazione. Il suo volto è talmente popolare che compare sui francobolli di due Americhe e perfino sui profumi e sulle scatole dei fiammiferi.

Alto oltre un metro e novanta, spalle larghissime, faccia tondeggiante, Saint-Ex è considerato un uomo se non proprio bello, molto affascinante. Il segno fisico più caratteristico è quel naso all'insù che gli aveva procurato il soprannome di "Picalalune", Pizzicalaluna. Sul volto mostra segni evidenti dei numerosi incidenti aerei. Ricorda John Phillips che «...una cicatrice di incidente gli aveva sollevato il sopraciglio, rendendogli un'espressione permanentemente inquisitoria, mentre un'altra gli conferiva un sorriso obliquo-ironico». Come carattere alterna fasi di ilarità e di grande socievolezza con momenti di malinconia e solitudine.

Aveva scritto opere di grande diffusione, sempre ispirate a esperienze della sua vita. La scrittura, poesia o prosa che fosse, era per lui un esercizio inutile, se non era conseguente alla vita e all'azione. Pioniere dei voli aerei, aveva raccontato al mondo l'epopea dell'aeronautica. Negli anni Venti era con la compagnia francese Aéropostale, e un anno l'aveva passato in uno sperduto

**Partenza con il
Simoun**

scalo del Sahara, a Cap Juby sulla linea Tolosa-Casablanca. Aveva aperto le piste tra l'Europa e l'Africa e aveva fatto di quell'esperienza una narrazione in *Corriere del sud*. Lì, in quel luogo che ora si chiama Tarfaya, c'è un museo dedicato a Saint-Exupéry. Lì aveva imparato il deserto e l'azzardo della vita e il sacrificio teso a compiere fino in fondo la propria missione. Molte volte aveva condotto spedizioni per salvare i piloti caduti nelle mani delle tribù dei Mauri. Tribù di cui alla fine era diventato amico. Con *Volo di notte*, nel 1931 aveva fatto conoscere le spericolate traversate dei piloti tra tempeste e pericoli. Poi, negli anni Trenta, in Argentina aveva aperto le vie aeree da Buenos Aires fino alla Patagonia. A quelli anni eroici era ispirato *Terra degli uomini*, best seller negli USA col titolo di *Wind, Sand and Stars*. La guerra mondiale nel '40 lo aveva spinto ad arruolarsi nella squadra aerea II/33. E *Pilota di guerra* era la descrizione dei drammatici giorni della disfatta francese, vissuta in prima persona.

Come pilota Saint-Ex era considerato coraggioso e creativo, ma individualista e un po' distratto. Interessato alle sensazioni di volo, prendeva sempre appunti su un taccuino. La sua carriera di pilota era costellata di voli coraggiosi accompagnati da rischi e infortuni. Aveva vent'anni quando, appena arruolato in aviazione, era caduto a Bourget; un volo non autorizzato, per cui, oltre alla frattura del cranio, aveva riportato sanzioni militari. A trentatré, collaudatore di aerei, si era ribaltato con un idrovolante Latécoère nella baia di Saint-Raphaël, e, in fondo al mare, era riuscito a sganciarsi a stento dall'abitacolo dell'aereo. A trentacinque, nel raid Parigi-Saigon, con un Simoun, era finito a duecentosettanta chilometri all'ora tra le dune del deserto della Libia assieme al meccanico Prévot. Vagaron tre giorni in pieno deserto. Li raccolse una carovana ed erano talmente disidratati che per tre giorni non poterono che inumidire le labbra. Nel 1938, durante il raid New York-Terra del Fuoco, in Guatemala, l'incidente più grave: l'aereo, un Simoun appena comprato, ha bisogno di carburante, a terra c'è una striscia d'erba con una pompa di benzina; lui riesce ad atterrare, fa rifornimento e parte sulla pista erbosa, ma la pista è troppo breve e l'aereo finisce in un campo di ortaggi. Prévot ha una gamba spezzata, lui è in coma con fratture multiple. La moglie Consuelo, che era in viaggio per il Salvador, lo raggiunge all'ospedale di Guatemala City. Rifiuta di dare l'autorizzazione all'amputazione della mano spappolata e la salva. Solo dopo otto giorni Saint-Ex esce dal coma.

I suoi modelli di vita erano stati i grandi pionieri dell'aria. Tutti morti in volo, come i suoi amici Guillaumet e Mermoz. Jean Mermoz, l'amico del deserto e delle pampas argentine, si era inabissato nell'oceano nel 1936 sull'idrovolante *Croce del sud*. Saint-Ex ricordava il suo ultimo drammatico messaggio: «Spegliamo motore posteriore destro...». Poi più nulla. Avrebbe dovuto compiere trentacinque anni dopo due giorni e aveva sempre detto: «Per noi piloti il vero incidente sarebbe di morire nel nostro letto».



Henry Guillaumet risaliva al periodo dell'Argentina. Aveva passato trecentottanta volte le Ande, poi si era schiantato tra i ghiacciai della Cordigliera. Malconco e senza orientamento, aveva marciato per cinque giorni tra i ghiacci, cercando un posto visibile per morire, affinché il suo cadavere venisse ritrovato e l'assicurazione pagasse sua moglie. Saint-Ex sorvolò incessantemente la Cordigliera e lo trovò assiderato ma ancora vivo. Guillaumet fu poi abbattuto nel Mediterraneo nel 1940 da un caccia italiano al largo della Sardegna. Molti altri se n'erano andati. Di quel manipolo di pionieri era rimasto solo lui.

Incidente nel deserto
della Libia

JOHN PHILLIPS, L'AMICO AMERICANO

Ad Alghero John Phillips e Saint-Ex sono inseparabili. Hanno molti lati in comune, attitudini comuni, sanno divertirsi e raccontare belle storie. Fondamentalmente sereno e realistico, John sta perfettamente a suo agio in ogni situazione. Ha trent'anni, statura media, lineamenti gentili e regolari. Le foto algheresi lo ritraggono sempre impeccabile nel suo giubbotto in pelle. All'aeroporto lo chiamano "l'americano", ma proprio americano non è. È un cittadino del mondo nato ad Algeri da padre gallese e madre statunitense. Parla molte lingue, tutte con uno strano accento berbero, dovuto alla sua tata algerina. Ha firmato molte copertine di «Life» e fissato con il suo obiettivo momenti di grande storia, come l'incontro tra Stalin, Roosevelt e Churchill a Teheran nel 1943, primo passo verso la conferenza di Yalta del '45. Sarà testimone dei grandi eventi della storia mondiale. Ha una casa a Napoli, parla molto bene l'italiano, e ama molto l'Italia, dove trascorre lunghi periodi.

IL DIAVOLO A DUE CODE

Per Saint-Ex l'aeroplano non è solo uno strumento tecnico, ma una macchina volante da cui osservare il mondo. Serve ad innalzarci anche spiritualmente al di sopra delle bassezze dell'umanità. La macchina volante che dovrà cavalcare è un "mostro" di tecnologia. Il P38 è l'aereo più veloce del mondo, due caccia Mustang uniti per le ali, struttura a due travi, due motori, un solo posto. Il nome inglese è Lightning, fulmine; i nazisti lo chiamano "diavolo a due code". È pesante e grande in termini di dimensioni, ma snello ed "essenziale". I motori turbocompressi da 3.000 hp sono capaci di salire, a 600 chilometri orari, ad una quota di 10.000 metri, dove l'aereo diventa inafferrabile ai radar nemici. In una gondola centrale c'è l'abitacolo del pilota. Di norma è dotato di quattro mitragliatrici, ma il P38 in dotazione alla squadriglia di Alghero è un modello modificato e disarmato; al posto dell'armamento ha sei macchine fotografiche. Rispetto ai caccia tedeschi, i Messerschmitt 109 e i Focke-Wulf 190, molto agili, il Lightning

è penalizzato dal peso. L'altro punto debole della macchina sono i sistemi di compensazione per la mancanza di ossigeno alle alte quote, costituiti solo da due inalatori e da una bomboletta di soccorso.

IL BAULE BLU

Antoine ha con sé valigie e bauli che lo seguono da una vita. Il grande baule di pelle blu con strisce di tessuto colorato gli fa compagnia fin da ragazzo. «A Saint Maurice possiedo un grande baule, da quando ho sette anni, e vi inabisso i miei progetti..., le lettere che ricevo, le mie fotografie. Tutto ciò che amo, che penso, che voglio ricordare. Qualche volta spargo tutto alla rinfusa sul pavimento. E a pancia in giù rivedo un mucchio di cose. Soltanto questo baule ha importanza nella mia vita». In quel baule, che l'anno prima Consuelo gli ha inviato da New York, ci sono, tra le altre cose, le prime copie del *Piccolo Principe* e una voluminosa cartella con appunti per un libro a cui Antoine ha iniziato a lavorare da qualche anno.

LA GUERRA DI TONIO

La guerra mondiale coinvolgeva stati, popoli e individui.

In quella guerra globale Saint-Ex combatteva una sua battaglia personale. La lettera che ad Algeri aveva scritto un anno prima a Consuelo è illuminante per capire come mai Saint-Ex, in quella primavera del 1944, si trovi ad Alghero nelle prime postazioni di guerra, in una situazione del tutto anomala: «Consuelo, ho quarantadue anni. Ho avuto un mucchio di incidenti. Non posso nemmeno lanciarmi col paracadute. Due giorni su tre ho un'insufficienza epatica, un giorno su due il mal di mare. Un orecchio che, a seguito di una frattura in Guatemala, ronzia notte e giorno. Passo notti in bianco logoranti... E parto lo stesso, io, che ho tutti i motivi per restare, che ho mille motivi per essere riformato, che ho già – e duramente – fatto la mia guerra. Parto... Ho gli ingaggi necessari in proposito. Parto per la guerra. Non posso sopportare di essere lontano da quelli che hanno fame, conosco un unico modo per essere in pace con la mia coscienza ed è soffrire il più possibile. Cercare la maggiore sofferenza possibile. Mi sarà generosamente accordata, proprio a me, che, senza enormi patimenti fisici, visto come sto, non posso portare un pacchetto di due chili, alzarmi da un letto o raccogliere un fazzoletto da terra. ...Non parto per morire. Parto per soffrire e così sentirmi un tutt'uno con i miei».

consuelo e altri amori

Consuelo Suncin Sandovar è la moglie di Saint-Exupéry. Di due anni più giovane di lui, di nazionalità argentina, ma originaria del Salvador, era vedova dello scrittore Gomez Carillo. Pittrice e narratrice, musa di Dalí e amica di Picasso, parlava molte lingue e particolarmente bene il francese per essere a lungo vissuta a Parigi. Saint-Ex l'aveva conosciuta ad una festa nell'agosto del '30 a Buenos Aires, all'epoca in cui dirigeva le linee aeree argentine. Le fece subito conoscere l'ebbrezza del volo e le chiese istintivamente di sposarlo. Un primo tentativo di matrimonio nel comune di Buenos Aires fallì, perché la madre di Antoine non arrivò in tempo e Antoine non poteva sposarsi senza l'amata madre. Consuelo s'imbarcò e tornò a Parigi. Antoine volò sopra la sua nave, la cercò, si ritrovarono. Ma l'incontro con la famiglia Saint-Exupéry si rivelò subito problematico.

Eccentrica e libera nello stile di vita, Consuelo contrastava con il conservatorismo aristocratico della famiglia Saint-Exupéry, che la definiva una contessina da operetta. Ma la madre, Marie, rispettosa delle scelte del figlio, l'accolse con ogni benevolenza. E fu Marie che organizzò il matrimonio. Si sposarono in municipio a Nizza e poi nella cappella

di famiglia nella tenuta d'Agay, la famiglia acquisita col matrimonio di Gabrielle, sorella di Antoine.

Fu un amore intenso ma tempestoso e discontinuo, denso di passioni e di continue rotture. Fin dall'inizio i due condussero un rapporto molto libero. Dal '36 abitavano in due appartamenti diversi a Parigi in un'elegante palazzina a Place Vauben, di fronte a Les Invalides. Trascorrevano spesso le serate insieme, lui sempre in giro per lavoro, aviazione, libri, giornalismo, cinema. Lei frequentava artisti e intellettuali della Parigi anni Trenta, dipingeva e faceva mostre, scriveva storie fantasiose evocatrici della sua origine latina.

Ma Saint-Ex non era uomo che poteva amare una sola donna. La sua inquietudine lo spingeva a relazioni diverse. Non poteva dirsi un dongiovanni, ma un romantico bisognoso di affetto e di conferme della propria autostima, capace di vivere con grande coinvolgimento e sincerità amori paralleli. Non dimenticò mai il suo primo amore, quella Louise de Valmorin, che Tonio chiamava Loulou. Era stato un amore sacrificato alla passione per il volo, che Loulou vedeva foriero di lontananze e vedovanze, e che la portò a

.....

chiudere la relazione. Con lei Antoine rimarrà in rapporti e le scriverà lettere bellissime per tutta la vita. Un'altra figura femminile che contò molto nella vita di Antoine fu Nelly de Vogüé, amica e amante, con la quale Antoine si mantenne in contatto fino agli ultimi anni. L'aveva conosciuta a Parigi nel '29, lei

si era appena sposata con Jean de Vogüé. La incontrò nel '34, aveva ventisette anni, era alta, bionda e inserita perfettamente nell'ambiente degli intellettuali di Parigi. E sarà unicamente a lei che Saint-Ex, prima di scomparire, indirizzerà tutti i suoi scritti incompiuti.



Il matrimonio con
Consuelo

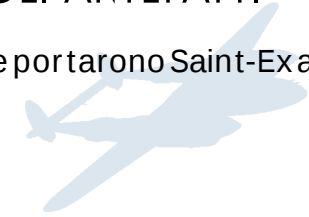
Pagg. 44-45.
Argentina, 1937,
lo staff della
compagnia aerea





GLI ANTEFATTI

Le vicende che portarono Saint-Ex alla guerra



FLASHBACK 1940

È necessario tornare indietro nel tempo per capire quali furono i fatti che portarono uno scrittore di successo come Antoine de Saint-Exupéry, da un dorato esilio americano, al fronte di guerra nel periodo più cruento del conflitto mondiale.

Nella primavera del 1940 la Francia è travolta dalla macchina da guerra tedesca. Antoine presta servizio nello squadrone aereo II/33. Consuelo abita in un cascinale di campagna a 40 chilometri da Parigi. I due sono di fatto separati, ma mantengono rapporti frequenti e affettuosi. È in corso un immenso esodo della popolazione francese. Dalle grandi città una fiumana di gente in fuga dai bombardamenti si riversa verso il sud della Francia. Ma i tedeschi bombardano anche le colonne degli esodati. Antoine chiama Consuelo. Deve scappare immediatamente. La indirizza verso la colonna dei camion blindati che trasportano l'oro di Francia verso Pau, ai confini con la Spagna. Quella colonna sarà l'unica ad essere risparmiata dalle bombe, perché i tedeschi sono informati sulla merce che trasporta. Consuelo, in fila tra i camion dell'oro, raggiunge Pau, vicino ai Pirenei. La città è invasa dagli sfollati di mezza Francia.

VOLO SU ARRAS, MISSIONE SUICIDA

Saint-Ex è nel fuoco della guerra. Nel maggio del 1940 si compiono le ultime missioni di ricognizione aerea sulle linee nemiche. Sono ad altissimo rischio. Scrive Antoine: «Questa settimana su tre missioni, ne è tornata una. Esiste dunque un'alta percentuale di pericolo. La guerra non è un'avventura... Non basta per trasformare in avventura un semplice gioco di testa o croce, puntare su di esso la vita o la morte». Il 23 maggio del '40 tocca a lui. È una missione suicida. Arras è una città strategica per l'ultima difesa francese. La ricognizione deve «delimitare le posizioni amiche e nemiche tra Arras e Douai».

Parte da Orly. Un'ora e venti di inferno. Sorvolando la Francia in rotta, bersagliato dal micidiale fuoco dei cannoni e dagli obici della difesa antiaerea tedesca, l'aereo vola tra il fuoco incrociato, e solo per miracolo non è disintegrato dai proiettili. Antoine non aveva mai visto così da vicino la morte: «...Ogni raffica di mitragliatrice o di cannone a tiro rapido eroga, a centinaia, obici o palle fosforescenti, che si succedono come le perline di un rosario... Eccomi dentro uno spesso cespuglio di colpi di lancia». L'azione gli verrà riconosciuta con la Croce di guerra e lui la trasformerà in narrazione in *Pilota di guerra*.

UN UOMO IN FUGA

Un mese dopo, la sconfitta della Francia è compiuta. Antoine non si rassegna, vuole continuare la lotta. Nel marasma della disfatta, s'imbarca senza autorizzazione su un aereo a Bordeaux, raccoglie quaranta piloti disorientati e vola ad Algeri per riorganizzare l'azione. Ma la guerra è persa. Le forze armate francesi e lo stesso Antoine sono smobilitati. Molti riparano in Inghilterra dove De Gaulle riorganizza le forze superstiti. Lui torna ad Agay, nella tenuta della sorella Gabrielle e comincia la stesura del nuovo libro. In Francia si costituisce il governo collaborazionista retto dal maresciallo Pétain con sede a Vichy. Nel novembre del '40, ad Antoine giunge la notizia di una tragedia: Henri Guillaumet, il compagno fraterno dell'aeropostale africano e dell'Argentina, è abbattuto nel Mediterraneo da un caccia italiano al largo della Sardegna. Sul quadrimotore postale Farman c'erano altri quattro passeggeri. Nessuno sopravvissuto. A lui Antoine aveva dedicato il libro *Terra degli uomini*. Descrivendo il grande senso di responsabilità di Guillaumet, Saint-Ex scrive: «Si suol confondere tali uomini con i toreador o gli acrobati. Si vanta il disprezzo loro della morte. Ma io me ne rido del disprezzo della morte. Se non affonda le sue radici in una responsabilità accettata, non è che un segno di povertà o di eccesso di giovinezza».

Molti intellettuali francesi antinazisti si sono rifugiati negli USA. Anche Saint-Ex è deciso a partire. A Vichy, dove si reca per ottenere un lasciapassare, l'atmosfera è cupa. Per il governo collaborazionista lui è un intellettuale prezioso, ma non si è dichiarato a favore del governo filonazista, e non gli concedono il visto.

Ora sa che deve fuggire per poter salvare se stesso. La scelta non può essere che per gli USA. In Spagna ha divieto di residenza a causa dei suoi reportage sulla guerra civile, considerati non benevoli alla dittatura. Per partire deve fare un giro tortuoso: Algeri, Tunisi, Tangeri, Lisbona; da lì una nave parte per l'America.



Saint-Ex a New York

Nel dicembre del '40, Saint-Ex è sul piroscalo Siboney sulla linea Lisbona-New York. Nella sua cabina c'è il grande regista Jean Renoir, che è appassionato di aviazione e ha avuto esperienze di volo. I due diventano amici, si intrattengono in lunghe conversazioni, fanno progetti di cinema.

ESILIO A NEW YORK

Nel gennaio del 1941, Saint-Ex e Jean Renoir abitano assieme a Hollywood, sul Sunset Boulevard, e lavorano a un adattamento cinematografico di *Terra degli uomini*. Ma le *majors* di New York decidono che il progetto non è commercialmente valido e il film alla fine non si fa.

Negli USA Antoine è popolare e molto amato. A New York è una star. *Wind, Sand and Stars* è stato nominato libro dell'anno. Riceve premi, riconoscimenti e cospicui guadagni che gli consentono una vita molto agiata: appartamenti di lusso, spese fuori controllo. Una notorietà che Saint-Ex intende utilizzare per convincere il governo degli USA a entrare in guerra. Ma la sua posizione politica antigollista diventa subito un problema nella comunità degli esiliati francesi. Saint-Ex odia i nazisti, non gli piacciono i



Pilotadiguerra

collaborazionisti, e neanche le ideologie comuniste. E soprattutto non gli piace De Gaulle che è considerato dagli esiliati francesi il referente politico della lotta contro i nazisti. Secondo Saint-Ex, De Gaulle si è autoproclamato capo della Francia, ma la sua è una leadership arbitraria e politicamente interessata. Patriotismo e sacrificio devono essere totalmente disinteressati e non prospettare obiettivi di potere. Lui detesta le divisioni politiche che si stanno scavando tra i francesi. I francesi, tutti indistintamente, devono mobilitarsi per difendere il proprio paese, superando ogni distinzione politica. È una posizione personale isolata e non condivisa dagli intellettuali francesi, tutti schierati con il generale De Gaulle, molti ideologicamente orientati a sinistra. Ad essi la posizione di Saint-Ex appare troppo trasversale. Lo accusano di indulgenza verso i collaborazionisti e non gli perdonano un viaggio in Germania compiuto nel 1939 su invito del governo tedesco, che cercava di attrarre lo scrittore nella sfera del nazionalsocialismo. Saint-Ex aveva però rifiutato le offerte di Goering ed era tornato a Parigi, convinto oppositore di ogni totalitarismo.

Il 30 gennaio una nuova notizia infiamma la polemica. Il governo di Vichy ha nominato un collegio di saggi a garanzia del governo collaborazionista e ha inserito il nome di Saint-Ex nella lista dei garanti. La comunità francese degli esiliati arriva ad accusarlo apertamente di collaborazionismo e di tradimento della Francia. A poco valgono le immediate e pubbliche ricusazioni, rese da Saint-Ex alla radio e sui maggiori tabloid americani. André Breton, capofila degli scrittori surrealisti, lo attacca pesantemente sul "New York Times". Saint-Ex ribatte sullo stesso giornale con toni troppo irritati e con qualche esagerazione, paragonando Breton addirittura a Goebbels. Ma la polemica è a svantaggio di Saint-Ex, che deve accusare il sapore dell'emarginazione. New York diventa per lui un esilio pesante.

I postumi delle vecchie ferite gli danno tormenti. In California si sottopone ad un intervento per ridurre le conseguenze dell'incidente in Guatemala. Durante le lunghe settimane di convalescenza a Los Angeles scrive *Pilota di guerra*.

AMICI E NEMICI

A Saint-Ex sono vicini alcuni intellettuali, tra i quali Bernard Lamotte e Denis de Rougemont. Lamotte è un pittore surrealista affermato. Dopo la guerra avrà un grande successo e arriverà ad affrescare la Casa Bianca per il presidente Kennedy. Rougemont è uno scrittore di buona fama che lavora nel campo della psicologia sociale. Si è conquistato la notorietà con un bel sag-

gio, *L'amore e l'occidente*. Ma più che il mondo della letteratura, Saint-Ex frequenta quello del cinema, Ingrid Bergman, Marlen Dietrich, Greta Garbo. È amico di Tyrone Power e della moglie Annabelle, che aveva interpretato un film da lui scritto, *Anna Marie*. I nemici sono invece letterati e filosofi, e sono tanti. Tra questi, André Breton e Jaques Maritain sono i più influenti.

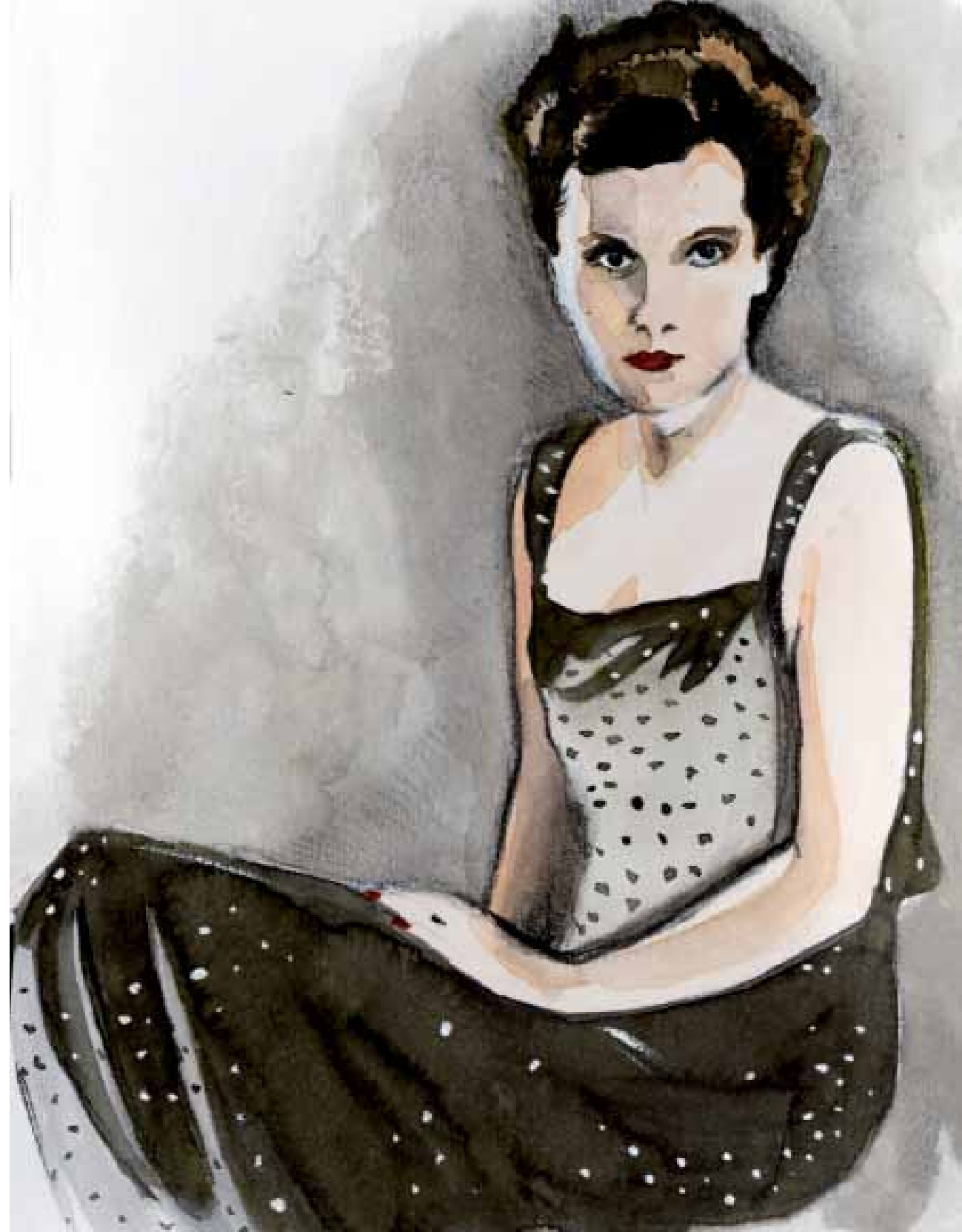
GLI AMORI AMERICANI

Saint-Ex abita in un bell'appartamento a Manhattan, una suite al penultimo piano di un grattacielo di ventotto piani vicino al Central Park South. Beve molto. Fuma in continuazione. Gira di notte alla ricerca di distrazioni per confondere l'amarezza.

In quei giorni duri chiama Consuelo. Rimasta in Francia, si era avvicinata ad una comunità di artisti che, per sfuggire all'occupazione nazista, si erano stabiliti in un villaggio medioevale abbandonato, Oppedèle Vieux. La guerra s'intensificava e i collegamenti tra Europa e America erano diventati molto difficili. «È l'ultima nave che parte per l'America. Vieni», telegrafa Antoine. Consuelo arriva a novembre del '41, in tempo per trascorrere assieme il Natale. I due riprendono in pieno l'usuale menage di coppia libera. Antoine la sistema nello stesso grattacielo in un appartamento attiguo al suo. Lei fa scultura, dipinge e invade la casa di grandi tele dai colori vivaci. Antoine le fa visita ogni sera per commentare i lavori e raccontarle le cose che scrive.

In tema di bellezza femminile Antoine predilige quella nordica, alta e bionda. Consuelo, piccola e bruna, è per lui un'eccezione. È la moglie. Ma negli USA ha conosciuto molte amiche e molte amanti. Come Anna Monroe Lindbergh, pilota e scrittrice, moglie del celebre trasvolatore americano Lindbergh. C'è anche la pittrice Hedda Stern, intellettuale raffinata e la principessa Romanov, attrice affermata, che Antoine chiama «il mio fresco ruscello». Non sono solo avventure, ma storie sentimentali parallele. Lui si fa coinvolgere emotivamente in ogni storia e a ognuna dedica sentimenti sinceri e lettere appassionate. Le sue donne sono il medium per costruire relazioni armoniose col mondo. La preferita è sicuramente la giornalista Silvia Hamilton, forse l'unica ad essere veramente innamorata di Antoine, tant'è che verso di lei si esplica principalmente la gelosia di Consuelo. Lei ha ventotto anni, è molto bella ed è già nota come giornalista. Antoine conserverà i rapporti con lei fino agli ultimi giorni della sua vita.

Silvia Hamilton



PILOTA DI GUERRA

Nel febbraio del '42 esce *Pilota di guerra*, negli USA *Flight to Arras*, illustrato dal pittore Bernard Lamotte, accolto da un grande consenso di pubblico e di critica.

Il libro è una difesa della Francia di quegli anni martoriati. Descrive i voli senza speranza di una squadriglia dinanzi all'avanzata nazista. In America viene letto come una testimonianza del coraggio disperato dei francesi. In Francia l'editore Gallimard lo pubblica a novembre, con una riga censurata, nella quale si fa cenno all'idiozia di Hitler. Il libro fa scalpore. Presenta, fra l'altro, in maniera positiva, la figura di Israel, un aviatore francese ebreo: «Israel aveva un grande naso molto ebraico e molto rosso. Era uno dei piloti più coraggiosi del Gruppo... m'è tornato in mente la sera quando abbiamo smesso di aspettare il suo ritorno...». I riferimenti filoebraici sono sufficienti perché il libro sia proibito dalle autorità di Vichy, insieme a tutte le altre opere di Saint-Exupéry. Il naso «rosso e grande» di Israel era un'invenzione dell'autore per provocare l'immaginario somatico usato dalla propaganda antisemita dei nazisti. Nel campo di prigionia in cui è internato, Jean Israel riuscirà a procurarsi una copia clandestina di *Pilota di guerra* e sarà per sempre orgoglioso di essere grande amico dello scrittore francese capace di compromettersi per un aviatore ebreo.

I tedeschi hanno dovuto prendere atto delle posizioni antinaziste di Saint-Ex, ma non cambia la diffidenza degli intellettuali gollisti.

IL SEQUESTRO DI MONTREAL

Nel maggio del '42 un episodio assai anomalo contribuisce a rendere ancor più pesante l'esilio americano. In Canada le opere di Saint-Ex sono molto popolari e l'editore canadese organizza per lui un ciclo di conferenze a Montreal. Dopo i discorsi pubblici, seguiti da un ricevimento in suo onore, Antoine si appresta a ripartire, ma le autorità canadesi scoprono che il suo visto non è in regola e non gli consentono di lasciare il paese. La vicenda si complica e si trascina tra lungaggini burocratiche ed equivoci. Antoine, rinchiuso nel suo albergo, è convinto di essere vittima di un complotto dei gollisti. Scrive lettere apprensive a tutti. Consuelo corre in Canada per portargli conforto; arriva anche l'amica Silvia Hamilton; si sfiora l'incidente coniugale, ma Silvia comprende e lascia precipitosamente il campo alla "signora moglie". Antoine si ammala per una brutta colecistite e tra burocrazia e malattia rimane trattenuto a Montreal per ben cinque settimane. Torna a New York amareggiato più che mai.

Gli acquarelli
di Saint-Exupéry



COME NASCE IL PICCOLO PRINCIPE

È nell'estate di quegli anni di angoscia del 1942 che a New York nasce il *Piccolo Principe*. Nasce quasi per caso ai tavolini del Caffè Arnold al Columbus Circus, dove Antoine si riunisce spesso con i suoi editori. È la "cantina" degli esiliati francesi, la piccola comunità fuggita dalla guerra, luogo di incontri e di veleni che deprimono Saint-Ex. Antoine al tavolo è immerso in pensieri cupi, disegna sulla tovaglia di carta un bambino dai capelli arruffati con sciarpa al vento. È il disegno di se stesso, che nei momenti peggiori si rifugia nell'infanzia; l'aveva disegnato tante volte, anche sul tavolo del pittore Lamotte, che aveva l'abitudine di chiedere ai suoi ospiti di lasciare un segno con firma. E oggi quel bambino è ancora lì su quel tavolo, accanto ai nomi di Charlie Chaplin, Marlene Dietrich e tante altre celebrità.

Al Caffè Arnold, l'editore Eugène Reynal sta accanto a lui, teme un esaurimento di quella vena creativa che gli aveva portato tanti profitti. Serve qualcosa di distensivo che allontani lo scrittore dalle polemiche. Così gli viene in mente di proporgli di scrivere un racconto leggero, una favola di Natale per bambini. Saint-Ex annuisce. Perché no? Di fronte ad un mondo invaso dal male, raccontare l'innocenza dell'infanzia può avere uno scopo salvifico.

Comincia a pensarci. Parte dal bambino che disegna da tempo. I disegni del nuovo libro potrebbe farli fare a Lamotte, ma no, li farà lui stesso. L'acquarello e il pastello sono troppo evanescenti. Ma ecco che l'amico René Clair gli porta in regalo una scatola di pastelli acquarellabili. È quello che ci vuole per dare più consistenza al disegno.

BEVIN HOUSE, LA CASA DELLA FAVOLA

Comincia a scrivere. Di notte, dopo le undici, sigarette e caffè, fino a quando si addormenta con la testa sul tavolo. Ma non riesce a trovare la giusta concentrazione. New York, la città di vetro e cemento, d'estate è calda e opprimente.

Lui ama la campagna, il contatto con la natura. Con Consuelo passa una settimana al mare a West Port, in una romantica casa su palafitte. Raccoglie un cucciolo di boxer che battezza Annibal. Poi con Consuelo va a vivere a North Port, in una grande casa nella campagna, ceduta gratuitamente da un ammiratore di Antoine. Con loro c'è Denis de Rougemont, amico di Antoine, ma soprattutto di Consuelo, forse di lei segretamente innamorato. Ad An-



Bevin house



Giocattolo di
Antoine bambino

toine quell'amico piace perché gli tiene testa nel gioco degli scacchi e nelle lunghe e impegnative conversazioni serali. La grande casa si chiama Bevin House, è circondata da foreste e lagune, è lontana dalle tossine newyorkesi. Antoine scrive, Consuelo dipinge, il *Piccolo Principe* prende forma.

L'APPROCCIO ECOLOGISTA

L'approccio ecologista, di stampo quasi francescano, che gli permette di rapportarsi con uomini e animali e che impronta la favola del *Piccolo Principe*, è parte essenziale della formazione di Saint-Ex. Quando era bambi-

no, nel parco del castello di Saint Maurice, fratelli e sorelle costruivano ogni giorno storie d'amicizia con piante e animali. Si giocava ad addomesticare i grilli, i conigli, i ricci, le tortore. La madre Marie raccontava spesso di un Antoine ecologista fin da bambino: «...cambia strada per non calpestare un bruco. Sale in cima agli alberi per addomesticare le tortore. Nel deserto addomestica le gazzelle. Addomestica perfino i Mauri». Nella realtà quell'infanzia non fu aliena da dolori e pene, ma nella memoria rimangono solo le cose belle e tutto si trasfigura in mito, tutto diventa narrazione e tutto ritorna nel *Piccolo Principe*.

QUANDO LA VITA DIVENTA UNA COLPA

A fine estate Saint-Ex e Consuelo prendono in affitto un appartamento molto elegante, la casa di Greta Garbo, a Beeckman Place, affacciata sull'East River. All'inaugurazione della casa c'è tutto il mondo del cinema, Jean Gabin, Marlene Dietrich, Greta Garbo e c'è la signora Guggenheim, moglie del celebre fondatore del Museo d'Arte Moderna di New York e di quello di Venezia. C'è qualche celebre pittore surrealista come Max Ernst, amico di Consuelo.

Da Londra le notizie avvisano che la guerra è ad una svolta decisiva: in Africa del Nord le forze alleate ammassano truppe e preparano lo sbarco in Sicilia per risalire l'Italia. Lo scontro diventa totale. Ora quel lussuoso appartamento e quel lavoro intellettuale appaiono ad Antoine un'inerzia colpevole in un tempo in cui si muore ogni giorno per la patria. Pensa alla sua famiglia nella Francia che sarà presto messa a ferro e fuoco.



Il castello di Saint Maurice come si presenta oggi. Qui Saint-Extrorse la sua infanzia

Bisogna che lui vada, c'è la Francia da liberare e una civiltà intera da salvare. E c'è da lavare un'onta, una diffamazione che lo fa soffrire: quella di essere accusato di ambiguità dalla cerchia dei suoi pari. È una ferita insostenibile. Ha voglia di catarsi, di purificarsi, anche con il sacrificio, da tutto il male che respira; ma anche da se stesso, da quella situazione di espatriato di lusso, che sente un po' vigliacca. Gli altri possono viverla, lui no. Lui è un combattente, ma lo deve dimostrare anzitutto a se stesso. Scriverà le ultime cose, poi avrà bisogno di un aereo per combattere.

LETTERA AI FRANCESI

Nel novembre del 1942 Saint-Ex scrive *Lettera ai francesi*, un invito alla mobilitazione generale. Incita i suoi concittadini all'unità e alla chiamata alle armi sotto un unico spirito patriottico, rifiutando la leadership dei politici e raccogliendosi attorno alle strutture militari. Ma gli intellettuali francesi non condividono lo spirito della lettera, lo accusano ancora una volta di indulgenza nei confronti di Vichy e soprattutto di ignorare il valore della Resistenza partigiana.

Per Saint-Ex è la riprova che la parola non basta più. Partire per la guerra, mostrare il coraggio del sacrificio a quella comunità di esiliati imbelli, diviene ormai un obiettivo irrinunciabile. Come può stare lontano dall'azione mentre il suo paese è assediato? Lui non è un intellettuale parolaio come i suoi denigratori. È un trasvolatore degli oceani che ha aperto piste tra mondi diversi.

Mentre pensa alla partenza, a novembre ripete per radio la chiamata alle

armi. Ancora un invito alla mobilitazione di tutti, uniti per la Francia contro l'occupazione tedesca. Ma l'appello non fa che infuocare ancora la polemica. Questa volta è il filosofo Maritain, che Saint-Ex stima molto, ad accusarlo sulla stampa di qualunquismo, mentre, sull'altro fronte, i collaborazionisti lo chiamano apertamente traditore. Il cerchio si chiude. Dalla Francia all'America gli arriva il fango della denigrazione. Si sente incompreso, amareggiato, perduto.

Scrivo all'amica Nelly: «Voglio essere un altro da quello che sono quando bisognerà morire. Adesso dei giudizi su di me ne rido. Ho una fretta estrema. Non ho più tempo di ascoltarli. Adesso, se per me fosse meglio morire da qualche parte, sarei prontissimo a morire da qualche parte». E a Silvia Hamilton: «La mia prima colpa è vivere a New York quando i miei sono in guerra e muoiono... Perché non mi si lascia, a bordo di un aereo da guerra, vivere una vita pura?». Cade neve abbondante a New York in quell'inverno del 1942.

L'anno si chiude in maniera cupa. Consuelo è aggredita per strada da uno scippatore; colpita alla testa in modo serio, finisce in ospedale, Antoine rimane per giorni al suo capezzale. Denis de Rougemont ha affittato un duplex vicino alla coppia. I rumors dicono che è per stare vicino a Consuelo.

LETTERA A UN OSTAGGIO

Lettera ad un ostaggio, pubblicata nel febbraio del 1943, prende le mosse dalla vicenda di Léon Werth, ma si rivolge ai cittadini della Francia, tenuti in "ostaggio" dall'occupante tedesco. Léon Werth, pilota ed ebreo francese, era un carissimo amico di Saint-Ex, che non era riuscito a fuggire dalla Francia prima dell'invasione nazista e si era dovuto nascondere. Saint-Ex non ha così alcun modo di avere notizie dell'amico: «Colui che questa notte ossessiona la mia memoria ha cinquant'anni. È malato. Ed è ebreo. Come potrà sopravvivere al terrore tedesco? Per immaginare che respira ancora ho bisogno di crederlo ignorato dall'invasore, riparato in segreto dal bel baluardo di silenzio dei contadini del villaggio. Allora soltanto credo che viva ancora». A Leon Werth dedicherà *Il Piccolo principe*. *Lettera a un ostaggio* esalta le idealità della civiltà occidentale, della capacità di integrazione delle minoranze e in particolare di quelle ebraiche. La *Lettera* è accolta in Francia con molto fastidio negli ambienti del collaborazionismo filonazista e non placa i denigratori di Saint-Ex. Da destra a sinistra le critiche continuano. New York è diventata una cappa di angoscia. Scrive all'amica Nelly: «La notte mi angosco per ogni cosa. Per i miei cari, per il mio paese. Ho l'aria gaia nei trucchi con le carte, ma non posso fare trucchi a me stesso e ho un freddo terribile nel cuore. ... Non posso più vivere in questa miseria».

Nel marzo *Il Piccolo Principe* è concluso e consegnato all'editore. Non ci sono più motivi per non partire.

RITORNO ALLE ARMI

A New York Saint-Ex si reca ai comandi militari americani e chiede di essere arruolato in guerra come pilota. Ma le porte non sono proprio spalancate. I rappresentanti della Francia Libera non desiderano un suo ritorno alle armi: è una figura troppo ingombrante, troppo esposta a polemiche. Gli americani invece non sono contrari, lo vedono bene come testimonial di guerra, ma prendono tempo per mediare con i francesi. La questione dell'età viene ogni volta ribadita a contrasto del suo lungo curriculum di pilota. La visita medica è negativa: troppo vecchio e portatore di postumi invalidanti. Passano settimane di trepidante attesa. Saint-Ex ha messo in moto tutte le amicizie che hanno possibilità di influire sui comandi militari. E, a quanto pare, le amicizie raggiungono l'obiettivo, perché nel marzo del 1943, viene chiamato per la consegna del foglio di accettazione.

La data di partenza, comunicata all'ultima ora, è il 20 aprile 1943. Ha in tasca il foglio d'imbarco per la nave che raggiungerà le forze alleate in Africa settentrionale. Ultimi giorni a New York. Gira di notte, osserva la città con occhi nuovi. Le luci dei giganti di acciaio che sfiorano il cielo ora sembrano la sfida della libertà contro il buio delle barbarie. Accetta un servizio per «Life». Per la foto indossa la divisa gallonata da comandante. Davanti ai riflettori e alle fotocamere ha un aspetto ingessato e un po' goffo. Arriva l'amico Denis de Rougemont, che scherza: «Assomigli già alle tue fotografie» gli dice. Nessuno ride. Detto ad uno che sta per partire in guerra, sembra una battuta di pessimo gusto.

LA PARTENZA

Ultima sera prima della partenza. Visita al suo editore Curtice Hitchcock, che gli consegna una copia non ancora rilegata del *Piccolo Principe*. Ritrova una mezz'ora di allegria giocando con il figlioletto dell'editore. Fanno delle palline di carta imbevute d'acqua e, ridendo, le lanciano dalla finestra sui passanti. Lui con i bambini è sempre a suo agio, sempre di buon'umore. Più tardi va a cena con Consuelo, a casa dell'amico Jean Mercier. Allegria un po' forzata. Consuelo non parla; proprio lei, che di solito ha una loquacità inarrestabile. Antoine si sforza di tenere alto il morale per tutti. Fa i suoi giochi di pre-

stigio con le carte, parla in continuazione. A casa, dopo cena, conversa fino a tarda notte con Denis de Rougemont. Descrive con enfasi il libro che sta scrivendo. Dorme qualche ora senza spogliarsi. Alle sette di mattina è a casa dell'amica del cuore, Silvia. Sono abbracci pieni di apprensione. Lei gli ha preparato un regalo. È un braccialetto d'oro con incisi nome, cognome e gruppo sanguigno. In guerra può essere utile, soprattutto per il gruppo sanguigno. Silvia Hamilton racconterà quell'ultimo incontro: «Andando via, mi disse: vorrei regalarti qualcosa di splendido, ma è tutto ciò che ho. Mi mise in mano la sua vecchia macchina fotografica Zeiss Ikon e il manoscritto in francese del *Piccolo principe*».

L'ultimo saluto è per Consuelo. Lei riporterà quei momenti nelle sue *Memorie della rosa*. Nessuno dei due sa che è un addio.

Eppure il momento è foriero di tristi presentimenti. Lui dice: «Vado a fare la guerra per il mio paese». Lei non piange, è abituata alle partenze, ma è triste, quella partenza le appare diversa. «Tonio, amore mio, albero mio, marito mio, è deciso: parti. So che prima di partire hai visto una donna, e le hai detto: "Therese (è il nome che Consuelo dava a Silvia Hamilton), non ti bacerò. Perché fino alla fine della guerra porterò sulle mie labbra le labbra di mia moglie e il suo ultimo bacio" ...Presentivo una tristezza infinita. Dovevi partire, lo sapevo. "Bisogna che mi sparino addosso, che mi senta lavato, che mi senta pulito in questa guerra", erano queste le tue parole». Lui dice che tornerà e scriverà per lei il seguito del *Piccolo Principe* e lei non sarà più una rosa con le spine ma una principessa che aspetta il suo principe.

«La mia casa è nel tuo cuore e ci resto per sempre». È l'ultimo saluto di Antoine.



Gli scacchi
di Saint-Exupéry

Saluta anche il cane Annibal. Fa delle bolle di sapone, così quando tornerà, basterà fare le bolle per farsi riconoscere. Sull'uscio, al volto sconsolato di Consuelo chiede di non piangere, se no potrebbe piangere anche lui; e che direbbero i capi militari, se lo vedessero con le lacrime agli occhi?

Gli amici gli consigliano di prendere l'aereo, non la nave, che è assai scomoda. Ma Antoine non vuole privilegi. Bernard Lamotte lo accompagna al treno. «A presto», gli urla Lamotte mentre il treno si allontana e Antoine agita la mano dal finestrino. In treno raggiunge il punto d'imbarco del convoglio di navi. Il porto brulica di soldati, parenti, saluti, abbracci. Cinquantamila soldati sono in partenza per il Nord Africa su trenta navi scortate da incrociatori. Un'intera nazione che si muove verso una guerra epocale. Indistinto in mezzo a quella moltitudine Saint-Ex si sente a suo agio. Era questo che voleva. Sale sulla nave *SS Stirling Castle*. Come ufficiale ha diritto ad una cabina individuale, ma il ponte e l'enorme stiva dove si addensano i soldati lo attira e Antoine vi si reca molto spesso. È finalmente ricongiunto al mondo.

L'AFRICA

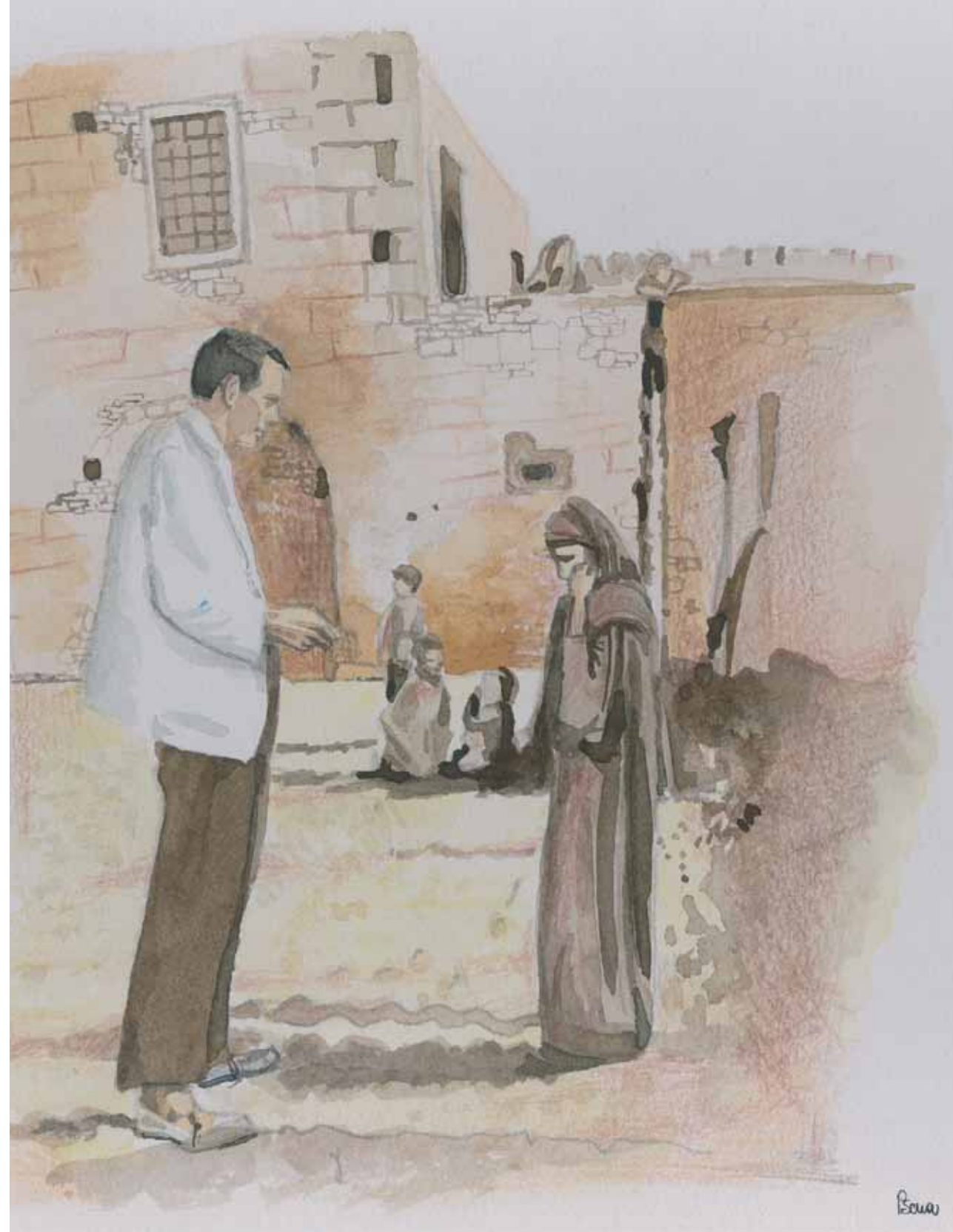
Arruolato volontario a New York, Saint-Ex arriva ad Orano, Algeria, il 3 maggio 1943; poi in treno da Orano ad Algeri. Si reca subito a far visita a un suo vecchio amico, il generale Renè Chambe, recentemente nominato ministro dell'Informazione della Francia Libera. Saint-Ex ha una pressante richiesta da fargli: vuole essere assegnato come pilota alla squadriglia II/33, con cui aveva volato all'inizio della guerra. L'assegnazione appare assai difficile, dato che il gruppo ha in dotazione i nuovi aerei P38 della Lockheed, configurati per voli ad alta quota, e l'età massima per la guida è di trent'anni. Ma il generale riesce ad avere una deroga dagli alti comandi e Saint-Ex viene inserito nel gruppo II/33. L'addestramento ad Algeri dura qualche settimana, quindi può ottenere il suo "certificato di attitudine per voli ad alta quota". Si reca allora a La Marsa, vicino a Tunisi, dove è di stanza la squadriglia, sotto il comando del capitano Gavoille.

I PRIMI VOLI

In attesa di missione, Saint-Ex passa qualche giorno a La Marsa a casa dell'amica Madame Mast, madrina della squadriglia II/33 e moglie del diplomatico, generale Mast.

Il 21 luglio del '43 gli è affidata la prima missione di ricognizione fotogra-

Algeri, 1928, davanti
al Forte di CapJuby



fica, sulla valle del Rodano. I primi esemplari dei P38, arrivati dagli USA, sono ancora in fase sperimentale e Saint-Ex sa che è responsabile di una sorta di collaudo, sotto gli occhi degli americani. Alla partenza, il capitano Gavoille lo assiste e gli dà consigli. Finalmente si vola, dall'afa di Tunisi al gelo dei diecimila metri. Sul cielo della Francia del Sud, lungo la costa mediterranea, Antoine ritrova se stesso. Scrive sul suo taccuino: «Sorvolo la mia patria. Sfido l'occupante... è la fine del giorno. Sulla sinistra grandi plaghe di luce formano dei riquadri di vetrata. Tocco quasi con mano, a due passi da me, le cose che mi sono care». È di nuovo il "pilota di guerra" che aveva raccontato al mondo, ma che da anni non ritrovava più. Cinque ore e cinquanta minuti di volo. Missione riuscita: le fotografie sono buone.

L'INCIDENTE

Primo agosto '43, seconda missione, destinazione ancora Francia del Sud. Il capitano Gavoille segue le operazioni di preparazione al volo. Subito dopo il decollo, dall'aereo si sprigiona una scia di fumo nero. Gavoille chiede immediatamente via radio di atterrare. Saint-Ex torna in maniera troppo precipitosa. Atterraggio lungo, sulla pista i freni non rispondono con efficacia, la corsa dell'aereo finisce tra gli ulivi della campagna. Apparecchio seriamente danneggiato. Dal bordo della pista gli ufficiali americani osservano e inveiscono stizziti: «Cazzo di francese!».

Il diario di marcia riporta le modalità tecniche dell'incidente, ma nessuna spiegazione sulla causa. Risulterà poi che Saint-Ex aveva dimenticato di mettere i freni in pressione, operazione che andava fatta prima di ogni atterraggio. Ritorna il sospetto sull'età e sulla sua scarsa capacità di concentrazione e, a metà agosto, con una lettera di servizio, è sospeso dall'attività di volo fino a nuovo ordine. La lettera è firmata dal generale Spaatz. È un colpo durissimo per Antoine, che sprofonda in una fase di angoscia tristissima.

NIENTE VOLI PER IL MAGGIORE SAINT-EX

Deve salutare la sua squadriglia a La Marsa. Non può più volare, è in "riserva di servizio". Torna ad Algeri e va ad abitare in casa dell'amico dottor Pelissier, appassionato di letteratura.

Da un'altra parte del mondo, da New York, Consuelo sente il crescendo della guerra e sale la sua apprensione: «Tonio, ho il cuore stretto... non voglio che la guerra ti rubi a me. Ho fede in Dio, tornerai da me. *Il Piccolo Principe*

è uscito in libreria. Te ne invio tre copie. Non darle al primo venuto. Ti aspetto per disegnarvi dei piccoli principi sul mio mantello bianco». La lettera non arriva a destinazione.

Da Pelissier sta un po' stretto. Contava di starci temporaneamente ma poi ci rimane per tutto il lungo periodo algerino. La stanza è piccola, fredda e scomoda; lui la tiene in un disordine creativo ben conosciuto da chi lo frequenta. L'amico, il capitano Max Chassin, gli fa visita e lo trova invaso da valigie, vestiti sulle sedie, libri e pile di fogli sparsi un po' dovunque. Saint-Ex aveva conosciuto Chassin anni prima in Francia e lo stimava molto. Lo ritroverà nel '44 in Sardegna, a Villacidro, al comando del 31° squadrone bombardardieri.

Il dottor Pelissier introduce Saint-Ex nella società dei coloni francesi in Algeria. Lui s'accorge ben presto che l'ambiente di Algeri è tutt'altro che tranquillo. Quel «nido di vipere» che aveva ben sperimentato in America si riproduce in scala ridotta in quella città «molle discarica dell'umanità». Intrighi, rivalità, rancori si mescolano tra i francesi di Algeria. Neppure qui prevale il senso di unità e di sacrificio in un momento tanto cruciale per la patria. Un senso di solitudine e di angoscia lo riacchiappa. È spesso trasandato e trascurato. Chi lo frequenta lo ricorda mal vestito, un po' frastornato. «Sono un po' fuori dalla vita», dice all'amico Pelissier.

Arriva una lettera dell'editore Curtice Hitchcock sull'andamento del *Piccolo Principe*: «In pochi mesi il libro ha venduto trentamila copie. In autunno ci sarà una nuova edizione. È davvero un bambino pieno di vita!». Ma è Antoine a sentirsi privo di vita, in quel riposo forzato imposto dal divieto di volare. Il suo obiettivo di rinascita spirituale sembra avviato al fallimento. Ad Algeri, per sfuggire al caldo opprimente dell'estate, si rinchiusa in casa a scrivere. La madre Marie ritorna ad essere la principale destinataria delle sue lettere tristi. Scrive di quella sua amara visione che aveva raccontato nella favola. Che senso ha la vita senza legami, senza l'incontro con gli altri esseri della terra? Marie riceverà la lettera dopo molti giorni.

Da New York Consuelo continua a scrivere lettere d'angoscia e speranza che invece non arrivano: «Saremo assieme per la fine dell'anno? ...Dio sarà buono con me... e tutto ciò che farai sarà ben fatto e io so che nulla più mi ferirà».

LA VITA SU UN BINARIO MORTO

Nell'estate di Algeri del '43 c'è un'afa insopportabile. C'è però anche il fresco di un salotto intellettuale a casa dei coniugi Heurgon. Lì c'è il bel mondo

letterario e Antoine può ritrovare anche il celebre scrittore Gide e partecipare a dibattiti culturali e politici. La sua divisa da comandante spicca in mezzo a tutti e parla per lui. Segna «...le distanze tra chi fa la guerra e chi fa delle parole, tra chi disserta sulla morte e chi è chiamato a darla o riceverla». Ma l'ambiente franco-algerino gli piace sempre meno. Preferisce evadere dal quartiere europeo, tuffarsi nel labirinto delle viuzze della casbah di Algeri, a intrattenersi con i bambini. Loro lucidano scarpe e Antoine gli insegna a costruire aeroplanini di carta.

Passa l'estate. Ad Algeri non si muove foglia. Saint-Ex si muove a settembre per qualche giorno a Casablanca, dove ha qualche conoscenza. Inviato da Consuelo, arriva a destinazione in casa Pelissier il baule blu. Nell'ottobre un nuovo duro colpo all'animo già prostrato di Antoine. De Gaulle ha tenuto un discorso alla nazione, chiamando i grandi scrittori francesi a fare la loro parte e ha tralasciato il nome di Saint-Ex. Che i suoi rapporti con De Gaulle non fossero buoni era risaputo, ma ora sa che il suo nome è considerato sospetto dai rappresentanti della Francia Libera, oltre che dai collaborazionisti. Il suo stato umorale è in caduta libera. Diventa irritabile, bisticcia con Pelissier per banalità quotidiane. Come se non bastasse si crea una lesione alla colonna vertebrale cadendo dalla scalinata della casa. Zoppica per qualche tempo e accusa maldestramente Pelissier di non saperlo curare.

Arrivano finalmente le lettere di Consuelo piene di trasporto romantico: «Non sentirti mai solo. Il mio cuore batte assieme al tuo». Ma chi lo frequenta lo vede solo e sfiduciato, e nota che Saint-Ex si va isolando sempre di più.

Scriva a Nelly de Vogüé, l'amica con la quale apre spesso il suo animo: «Non posso sopportare quest'epoca, non posso proprio. Tutto si è aggravato. Fa notte nella testa e freddo nel cuore. Tutto è mediocre. Tutto è brutto. ... Che miseria umana in questo paese. Questa pattumiera dei continenti. Questo binario morto in cui tutto va in rovina. ...Non posso più vivere in questa miseria».

PIERRE DALLOZ

A novembre incontra ad Algeri Pierre Dalloz, grande architetto e urbanista, che Antoine aveva conosciuto anni prima in Francia. Dalloz è un pezzo grosso, opera tra Londra ed Algeria per i Servizi d'Informazione della Francia Libera. Saint-Ex lo stima come intellettuale di grande cultura, interlocutore ideale per un confronto sull'opera a cui sta lavorando. Gli presta "per due giorni" una copia del *Piccolo Principe*, preziosa perché in Algeria non si trova. Gli legge i capitoli del libro a cui sta lavorando, *Cittadella*, lo impegna in lun-

ghe conversazioni. Dalloz, esperto nel reclutamento di informazioni, è stupefatto dalle conoscenze di Saint-Ex. In un tempo in cui nessuno sapeva nulla dell'energia nucleare, Antoine gli parla del ruolo determinante dell'atomica sulla sorte della guerra. «Se Hitler avrà l'uranio», dice, «il mondo è fottuto!». Parlano molto delle prospettive future dopo la guerra, di un avvenire duro e difficile da costruire. Una conversazione che Saint-Ex riprenderà nella sua ultima lettera, indirizzata proprio a Pierre Dalloz.

LETTERA A UNA SCONOSCIUTA

Ad Algeri c'è anche il tempo per un amore infelice. In treno da Orano a Tunisi, Antoine aveva conosciuto una giovanissima infermiera di Orano. Ha venticinque anni, è molto bella, piena di energia, bruna, fa l'autista di ambulanze per la Croce Rossa ed è fortemente motivata nel suo lavoro. Ritorna forte in Antoine il desiderio di sedurre e di essere amato e avvia un corteggiamento serrato. Scrive molte lettere, per l'occasione si identifica con il piccolo principe, si dedica a fare per la ragazza nuovi disegni ad acquerello. Ma la «bambina», come la chiama Antoine, è sposata, è incinta e tiene la testa a posto e garbatamente si ritrae. È per Antoine una nuova delusione. L'ultimo amore di Saint-Ex è un amore infelice, che diventa subito narrazione in *Lettera a una sconosciuta*.

NATALE AD ALGERI

Si avvicina il Natale ed è un brutto Natale. Saint-Ex manda un telegramma a Consuelo, le dice quanto gli manca e quanto gli manca il Natale a casa. Con l'amica Nelly i rapporti sono cambiati. Si scrivono ancora, ma Antoine ha voluto comunicarle che saranno solo amici. E infatti le lettere a lei indirizzate cambiano tono: si parla di problemi geopolitici.

Ma intanto la sua posizione "in riserva di servizio" che sperava provvisoria, non cambia. Antoine si sente in trappola, nelle sue lettere si definisce «prigioniero».

UNA FIRMA COL SANGUE

All'inizio del '44 assiste ad una assemblea consultiva in cui parla il generale De Gaulle. È colpito dalla lucidità delle sue opinioni e confida ad un

amico: «È assolutamente più saggio e più forte di quanto mi aspettassi». Forse, col tempo, la posizione di Saint-Ex sul Generale sarebbe cambiata, ma il riavvicinamento non avviene. E l'amarezza è sempre più forte. Ripensa alle ferite denigratorie riportate nel periodo americano. All'amica americana Silvia Hamilton scrive: «Mi hanno rimproverato la mia vita a New York. Mi hanno ingiuriato. Allora oggi sono ben contento di poter attestare, impegnando la mia carne fino al midollo che sono puro. Non si può firmare che con il sangue».

L'INCONTRO CON JOHN PHILLIPS

La novità arriva a febbraio. Ad Algeri è arrivato il grande fotografo di «Life», John Phillips.

Conosce lo scrittore pilota solo di nome, ma racconta come Saint-Ex fosse entrato nella sua vita in un lontano giorno di giugno del 1939. In una sperduta stazione della Patagonia aspettava l'aereo per Capo Horn ed era intento a leggere un libro che gli avevano regalato. Era *Wind, Sand and Stars*, la versione americana di *Terra degli uomini*, ed era la prima volta che gli capitava in mano un libro di Saint-Ex. Era inverno pieno in Patagonia, era buio e l'attesa si prolungava. Si avvicinò un uomo con giacca di pilota: «Saint-Ex un tempo è stato il mio capo», disse l'uomo. «Molto severo... Una volta portavo la posta al sud, lo vidi in emergenza fare un atterraggio di fortuna nella boscaglia. Non c'era la radio e atterrai per portargli aiuto... Lui mi accolse dicendo: "Ti multerò per 200 pesos per insegnarti ad avere più rispetto per la posta che porti". Secondo lui, avrei dovuto proseguire, portare la posta, comunicare la sua posizione e mandare aiuti, invece di fare di testa mia».

In Algeria, John ha saputo che c'è Saint-Ex e lo chiama.

– Colonnello!

– Maggiore –, corregge Saint-Ex.

– Maggiore Saint-Ex, gradirei molto incontrarla. Abbiamo in comune un amico argentino.

Si incontrano nella casa del dottor Pelissier. John nota le numerose cicatrici che segnano il volto di Antoine. La conversazione si porta subito sull'aviazione e su quella generazione di piloti che avevano fatto la storia dell'aeronautica.

– Sono l'ultimo – dice Saint-Ex, – e posso assicurarti che è una sensazione molto strana.

Poi racconta della sua disavventura e dell'ufficio americano che lo aveva messo a riposo. – È antifrancese –, dice –, hanno preso a pretesto un atter-



Le insegne
della squadriglia
11/38

raggio sfortunato. Ma non si mette un uomo a riposo per questo.

John chiede se stesse scrivendo. Antoine scuote il capo.

– Non posso, non ho diritto di dire niente, non sono partecipe. Solo chi partecipa ha diritto di parlare. Voglio scrivere e ne farò dono a te, perché lo pubblichi, se tu mi farai reinserire nel mio squadrone.

John promette il suo impegno. I due cominciano a frequentarsi, girano per Algeri. Nasce una grande amicizia. John ricorda Saint-Ex trasandato, con la sua uniforme estiva in pieno inverno e un abbondante impermeabile blu. E ricorda come fosse un incorreggibile scarabocchiatore. Ovunque si trovasse impugnava la sua Parker e un

foglio di carta, e prima o poi appariva, in fondo alla pagina, una figura che il mondo avrebbe poi conosciuto come il Piccolo Principe. Quando John chiede ad Antoine come quella figura fosse entrata nella sua vita, lui risponde che un giorno aveva guardato in basso su un foglio di carta e aveva visto la figura di un bambino. Era il Piccolo Principe.

A Napoli, dove ha casa e dove c'è il quartier generale degli alleati, John incontra il colonnello Mc Crary, suo buon amico, e ottiene di portare il caso di Saint-Ex davanti al generale Eaker, comandante delle forze alleate del Mediterraneo. Era l'unico che potesse autorizzare Saint-Ex a riprendere i voli. Eaker sulle prime esita, non è convinto. In attesa della decisione, John torna in Algeria e trova Antoine in collera. Il suo comando aereo lo aveva proposto come copilota. Nella speranza di convincere il generale Eaker, Antoine segue John in Italia, a Napoli, assente ingiustificato dalla squadriglia.

La casa di Napoli si affaccia sul Vomero. Il Vesuvio è in piena eruzione. Saint-Ex, davanti al golfo di Napoli, osserva le grandi nuvole di fumo, e scrive per il comando alleato le motivazioni della sua richiesta, l'utilità del messaggio che come scrittore avrebbe trasmesso, se gli fosse concesso di volare e prendere ancora parte alla guerra. Passeggia tra i vicoli di Napoli, si lascia incantare dagli scugnizzi e, come ad Algeri, gli insegna a lanciare aeroplani di carta che scendono in picchiata dai balconi sui cortili. Per il resto trascorre il tempo a giocare a scacchi.

John traduce dal francese la sua eloquente supplica, la inoltra ad Eaker e infine, pur con molte esitazioni, il generale concede l'autorizzazione al volo, con il vincolo di sole cinque missioni. La squadriglia di volo di Saint-Ex si è nel frattempo spostata in Italia, ad Alghero, Sardegna. I due amici rientrano ad Algeri. Da lì partono per la Sardegna: aeroporto di Villacidro, poi Alghero.

IL piccolo principe

Il libro, dedicato a Léon Werth “quando era bambino”, racconta di un incontro tra un pilota che è caduto col suo aereo nel deserto e un bambino, un principe, giunto sulla terra da un piccolo asteroide per fuggire la solitudine e capire i mondi dell’universo. Il bambino ha molte domande da fare all’uomo; ottiene risposte conformiste che gli fanno comprendere la sua pochezza e infelicità. Per il Piccolo Principe “non si vede bene che con il cuore”. Così il racconto sviluppa il tema del contrasto tra la visione dell’adulto,

raziocinante quanto insensata, ancorata a interessi materiali e a conflitti distruttivi, e la naturalezza del bambino, capace di fantasia, di amore e di responsabilità verso gli altri. La visione del bambino porta il lettore in un mondo magico, dove l’umanità, dimentica degli egoismi materiali, trova il senso della vita nei “legami”, nel patto tra uomo e uomo e tra l’uomo e gli altri esseri. Dice la volpe, una protagonista della favola: «Addomesticare vuol dire creare legami. Abbiamo dei legami con tutta la natura».



PRIMAVERA AD ALGHERO



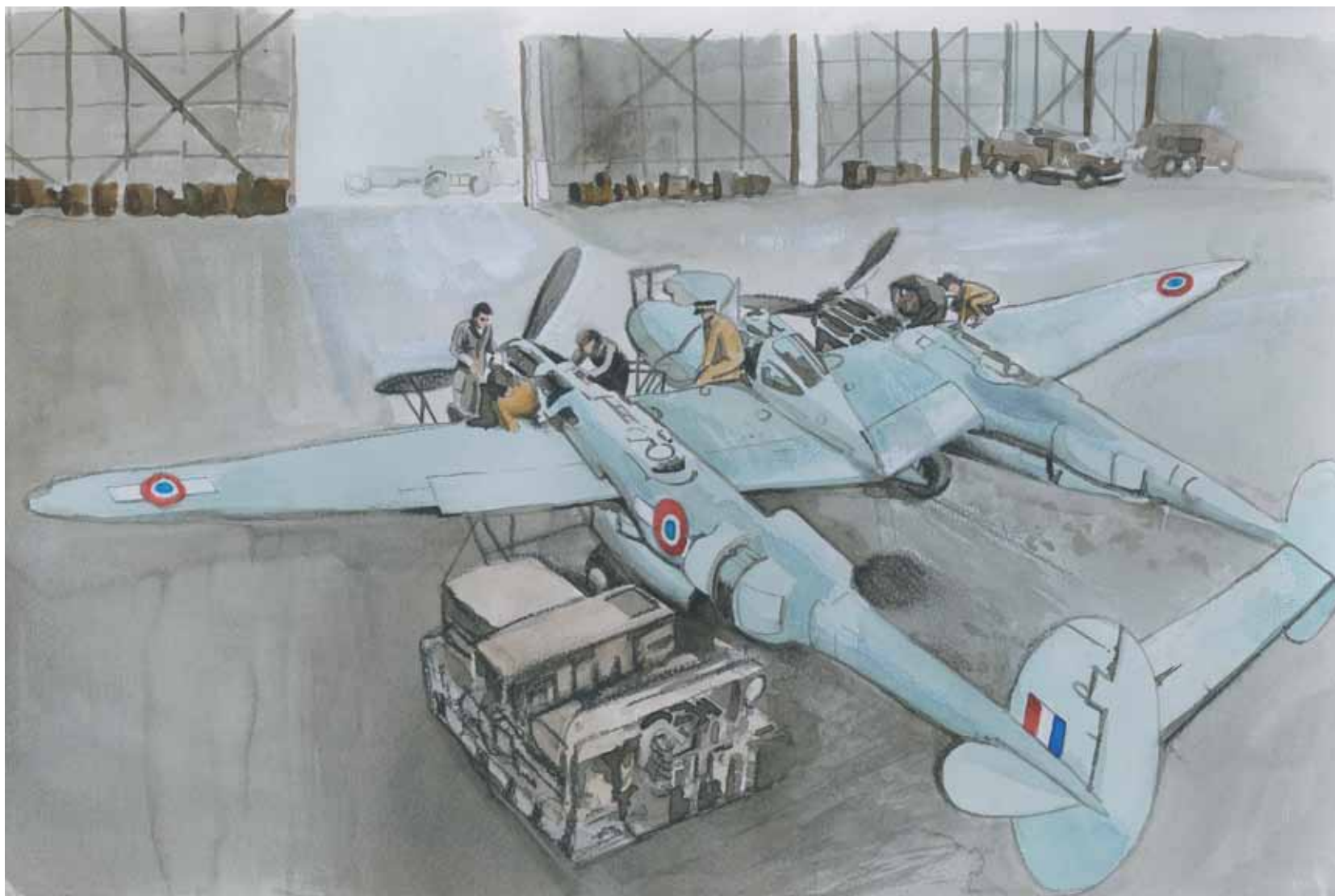
UN UOMO NUOVO

Ad Alghero Saint-Ex è un uomo nuovo. Il ritorno nella squadriglia gli procura un piacevole senso di casa, di appartenenza, “Sono di...” scrive per esprimere il suo senso di appartenenza. Dopo il periodo africano tanto tormentato, la primavera algherese è una delle più serene della sua vita. È felice di essere nel suo gruppo, di essere funzionale alla sua patria. Diverse donne sono in corrispondenza con lui. Una bella lettera del maggio 1944 è diretta alla moglie del generale Chambre, la marchesa De Rose; altre lettere sono per la bella infermiera conosciuta ad Algeri, la “sconosciuta”, che continua a respingere ogni avance. Altre ancora agli amori americani, oltre che alla moglie Consuelo.

Saint-Ex esprime il meglio della sua socialità, si fa amici algheresi, partecipa a riunioni e banchetti, pesca aragoste, si informa sulla cucina sarda, procura spumanti e vini di Sardegna.

La guerra sta entrando in una fase decisiva e lui ha la sensazione di sentirsi dentro la storia, inserito in quegli eventi che stanno tracciando il destino del mondo. Scrive quasi ogni notte. Ma proprio di notte, una volta rimasto solo, si rende conto che quella euforia è solo di superficie. In una lettera al suo amico franco-algerino Pelissier scrive: «Nessuno può immaginare che mi manchi qualcosa, se non il cinema e le donne, come a loro (i suoi compagni di gruppo). E invece metto a tacere la parte predominante di me stesso. E mi manca tutto».

Se la gioia giornaliera è più ostentata che convinta, serve comunque a mantenerlo molto attivo. Il suo amico americano, Robinson, ricorda di non averlo mai visto inoperoso. Si alza tardi, ma, se non ci sono attività di servizio, si impegna a rendere creativo il tempo libero. Nel gruppo è un instancabile affabulatore, non pontifica mai, ma gli piace sorprendere tutti con le sue argomentazioni. Ha un ricco repertorio. I suoi cavalli di battaglia sono i giochi di parole, in particolare quello delle “sei lettere”, i trucchi con le carte e gli scacchi. È



sempre in cerca di qualcuno per giocare a scacchi. Lui è un campione. Da giovane a Parigi si era avvicinato quasi al professionismo. Nei bar invitava ad una partita l'interlocutore scacchista, fingendo di essere un po' sprovveduto, ma sul finale riusciva sempre a dare scacco matto con una soddisfazione che rasentava il sadismo.

All'occorrenza sa suonare il violino, che ha studiato da ragazzo, e sa cantare con voce impostata. John Phillips ricorda che quando trovava un

**Manutenzione
del Lightning P38
nell'hangar di
Alghero**

pianoforte, in qualche casa dove era invitato, si metteva a suonare facendo rotolare due arance su e giù per la tastiera e producendo dei suoni che diceva ispirati a quelli di Debussy.

John scatta istantanee della vita del campo; la sua fotocamera accompagna Antoine nei momenti di vita quotidiana e nei preparativi delle missioni. L'intesa è quella di produrre un reportage fotografico a corredo di uno scritto, che Saint-Ex ha promesso in cambio dell'impegno di John per il suo reintegro nella squadra di volo.

UOMINI E FORMICHE

Ad Alghero Antoine torna a volare. Vola con il solito stile creativo. All'aeroporto mette tutti in apprensione quando rientra dai voli, avvicinandosi alla pista d'atterraggio senza carrello. Tutti pensano alla sua distrazione o a un'avaria della fuoriuscita del carrello e cominciano a correre facendo grandi segnali. Ricorda John Phillips che un giorno, senza carrello, era arrivato talmente rasente alla pista da far scattare l'allarme in aeroporto. Avevano sparato razzi per avvisarlo, era partita l'ambulanza e il furgone dei vigili del fuoco con la sirena spiegata. Ma era solo uno scherzo. A metà della pista Saint-Ex aveva battuto le ali in segno di gioco, aveva fatto un bel giro ed era ritornato col carrello fuori. Saint-Ex compie missioni pericolose come all'inizio della guerra, ma stavolta per la sua conclusione, con l'obiettivo della vittoria. L'obiettivo è ora a portata di mano, eppure non riesce a vedere un avvenire radioso. Ne aveva parlato a John Phillips che ci ha lasciato testimonianza di quelle conversazioni. Antoine diceva che la tragedia della guerra totale aveva spazzato i valori di un'umanità in cui lui

aveva creduto. Nel collettivismo imperante, l'uomo come individualità stava scomparendo. L'uomo che sarebbe nato dalle ceneri del vecchio mondo sarebbe stato il robot di un mondo in grado di produrre piani perfetti, catene di montaggio, ma incapace di generare un pianista. Visualizzava il futuro della civiltà come un termitaio, un enorme mucchio di formiche impazzite.

E una volta John lo trovò vicino al suo aeroplano che spostava formiche da un formicaio all'altro osservando la frenesia che generava.



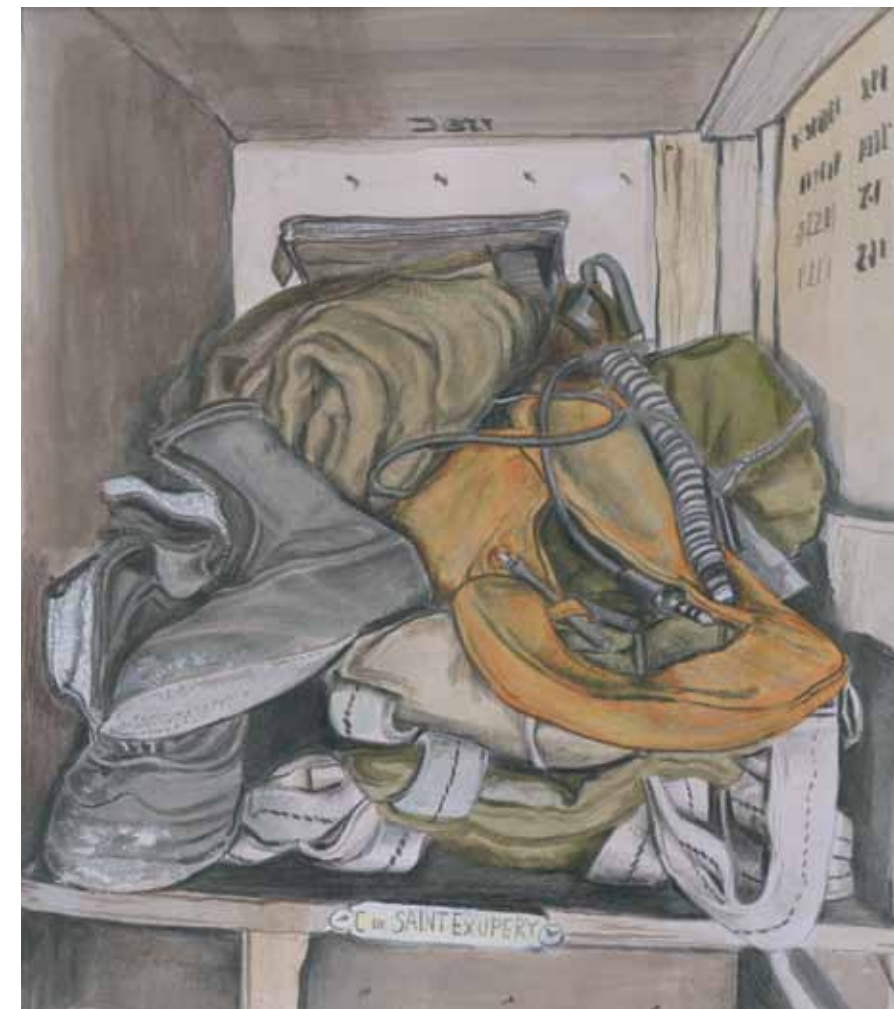
Le istruzioni del capitano Gavaille, aeroporto di Alghero

INCOMPATIBILITÀ LINGUISTICA

Nel campo di Alghero i due accampamenti, americano e francese, sono separati. L'americano Vernon Robinson, uno studente universitario catapultano nella guerra, è l'ufficiale di collegamento tra le due unità. Lui organizza i briefing e spiega ai piloti francesi gli obiettivi che vengono dai comandi americani. Al rientro delle missioni interroga i piloti sugli elementi osservati e stende i report a corredo delle fotografie.

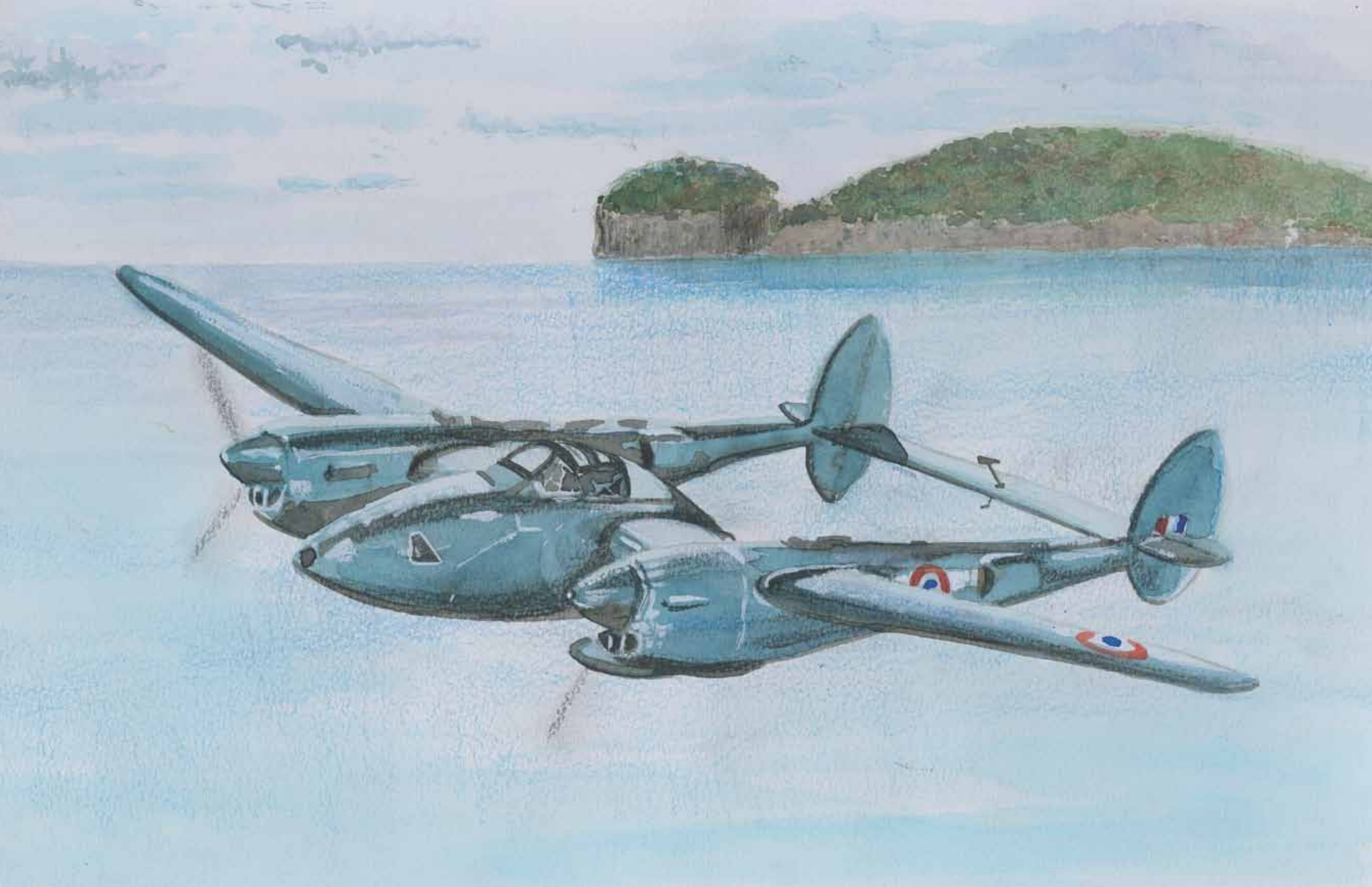
Tra francesi e americani c'è un problema di incompatibilità linguistica. L'orgoglio nazionale non incentiva le due squadre ad apprendere la lingua dell'altro. I comandi americani hanno detto chiaramente che devono essere

i francesi a dover imparare l'inglese, dato che hanno perso la guerra e loro sono lì per tirarli fuori dai guai. Robinson ha un bel daffare per cercare di mediare e tradurre. È un grande amico di Saint-Ex e si diverte a raccontare all'amico il primo disastroso approccio tra la squadra americana e quella francese. Era successo ad Algeri, poco prima del trasferimento in Italia. Al campo era arrivato il maggiore Kennedy, comandante in capo delle squadre di ricognizione aeree, e aveva ordinato la rassegna della squadriglia francese. Guardò a lungo i piloti schierati sull'attenti, poi lanciò un secco «At ease!». Nessuno si mosse. Il maggiore pronunciò, a voce più alta, un nuovo «At ease!». Niente. Minuti di imbarazzo, poi il capitano Gavaille sembrò



Alghero, lostipetto di Saint-Ex

Doppia pagina successiva.
Sorvolando Capo Caccia, Alghero



comprendere il senso e passò la voce «Repos!». Gli uomini rupero le file. Il maggiore si sorprese del fatto che non capissero l'inglese, poi pronunciò un pomposo discorso, in cui esaltava la superiorità americana, di fronte alla quale i francesi dovevano ubbidire. Quindi si rivolse a Robinson: «Luo-gotenente, traduca!». Questi aveva appena iniziato a studiare il francese, conosceva solo qualche frase di grammatica e rimase muto. Ma qualcosa bisognava dire e Robinson pronunciò l'unica frase che conosceva: «La chaise de ma tante est dans le jardin!». Qualcuno cercava di trattenersi dal ridere, Gavaille disse qualcosa in francese in difesa dei francesi, che Robinson non capì, ma prontamente tradusse al maggiore: «Thank you, thanks for coming, sir!». Il maggiore aspettava probabilmente una diversa risposta, sembrò spazientito, ma accennò un secco saluto militare e partì sulla jeep.

Ora al campo di Alghero Robinson ha imparato un po' di francese e si appassiona molto alle attività di volo. Lui non è pilota, ma, dopo la guerra, diventerà pilota civile e parlerà perfettamente il francese. I suoi tre figli diventeranno tutti piloti e avranno il francese come seconda lingua.

Saint-Ex, una vita in giro per i continenti, è cosmopolita, conosce molte lingue, compreso l'arabo. Ma da perfezionista, rifiuta di manipolare goffamente le parole in lingua straniera e per non sbagliare parla sempre francese. Racconta John Phillips che Antoine, con qualche ironia, teorizzava i vantaggi del non parlare inglese, quando abitava a New York. «Quando ho bisogno di un caffè, mi avvicino ad una bella cameriera e gli descrivo a gesti la tazzina, il piattino, il cucchiaino, il caffè, la crema e lo zucchero. Questo la fa sorridere. Perché dovrei faticare ad imparare l'inglese e perdere quel sorriso?». Questa libertà linguistica non è tuttavia apprezzata dalla torre di controllo di Alghero, dove è ammesso solo inglese. Per di più Saint-Ex odia le auricolari, l'unico strumento che lo connette alla terra, quando è in volo. Dice che gli producono mal di testa. Nella prima missione in Sardegna le sue imprecazioni contro l'interfono, incomprensibili per gli americani, confusero a tal punto la torre di controllo da far allertare la batteria contraerea. Un allarme che fu ritirato solo dopo che si udì una chiarissima esclamazione: «Merde!». Allora la torre di controllo annunciò che era tutto a posto ed era solo il maggiore Saint-Ex che rientrava.

PORTO CONTE

Nel territorio di Alghero il segno più forte che caratterizza l'orizzonte è il profilo ondulato sulla linea del mare, formato dai promontori di Capo Caccia e di Punta Giglio, i due salienti che racchiudono Porto Conte, la



La pesca delle aragoste nel mare di Alghero

grande insenatura, abitata a lungo dai Romani che la chiamarono Baia delle Ninfe.

Geologicamente si tratta di un'antica valle alluvionale che è stata invasa dal mare. L'alto bastione Capo Caccia la protegge dall'impeto del maestrale, che è il vento dominante. La costa, ricca di fitti boschi, è formata di roccia calcarea, interrotta da bianchi arenili. A primavera la baia si tinge di molti colori e i profumi diventano intensi. Dalla costa alle colline si estende il bosco mediterraneo, fitto di lecci, lentischi, ginepri e della caratteristica palma nana. Una strada militare porta verso le casermette del promontorio di Punta Giglio, dove i comandi militari tedeschi avevano costruito un munitissimo sistema di difesa ancora oggi presente. C'è una caserma, depositi di esplosivi e una cremagliera per la mitragliatrice. Si temeva uno sbarco alleato che non avvenne mai.

LA CASA DI PORTO CONTE

A Porto Conte, su un'altura affacciata sul mare, c'è la casa dove hanno trovato alloggio gli ufficiali dello squadrone francese. Da lì i tramonti sul mare

sono straordinari. Davanti, una grande torre cinquecentesca, costruita dagli Spagnoli per contrastare le incursioni dei pirati barbareschi. In antichità era dotata di spingarde e cannoni. Sotto la torre, il mare è ancor oggi uno dei più incontaminati d'Italia. Dalla casa la vista spazia sulla scogliera e sulle spiagge di sabbia bianchissima, come si trovano solo in Sardegna e Corsica. La "casa della pesca", come la chiamano gli ufficiali, perché dotata di attrezzatura per la piccola pesca, appartiene ai Mannazzu, una famiglia di farmacisti algheresi ancora presente ad Alghero, con i quali Saint-Exupéry intrattiene rapporti cordiali. La villa è a due piani, 200 metri di coperto, stile neoclassico, ispirato al razionalismo della vicina Fertilia, con una corte sopraelevata e un solido tavolo in muratura che sarà immortalato dalle foto di John Phillips. La villa è rimasta in buono stato di conservazione fino agli anni Cinquanta, quando è stata demolita dai Mannazzu per la costruzione dell'albergo "El faro".

La stanza di Saint-Ex è piccola, l'arredamento ridotto al minimo. A lui piace definirla una cella monacale. Nella stanza accanto, ci sono due buoni amici di Saint-Ex: il capitano Jean Leleu, responsabile esecutivo dei voli, e l'americano Robinson.

Dalla casa il mare è a un passo, i piloti fanno grandi nuotate, tuffandosi dalla scogliera. Antoine è un buon nuotatore. Ma per tutti l'attività preferita nel tempo libero è la pesca. Gli uomini della squadriglia hanno saputo che il mare di Alghero abbonda di aragoste di eccellente qualità. Nella villa Mannazzu, ci sono arnesi per la pesca, c'è anche una barca con tutti gli attrezzi e i piloti organizzano grandi pescate sotto costa. Saint-Exupéry, buongustaio, partecipa attivamente e impara dai Mannazzu a cucinare bene l'aragosta. C'è una foto di John Phillips che lo ritrae con Robinson e altri amici impegnati nella pesca del prelibato crostaceo.

LETTERE DELLA NOTTE

Tutte le notti, nella sua stanzetta a Porto Conte, nel silenzio della baia, Antoine scrive. Nella lontananza si rafforza la nostalgia per la moglie. Consuelo gli ha scritto una poetica lettera dove riafferma il suo affetto totale: «Tonio, mio pesce volante, mia unica farfalla, mia scatola magica. La tua ultima lettera l'ho imparata a memoria, ce ne vorranno altre per addolcire i miei lunghi giorni di attesa, d'inquietudine... Parlo col tuo ritratto che è davanti a me. Misura un metro quadrato... Mi ricordo il tuo sorriso e credo che sia proprio il tuo sorriso che mi ha fatto tua sposa per la vita». Antoine le scrive lettere che sono poesie: «Mogliettina mia. Non siamo fatti per questa vita. Ti porterò in bellissimi paesi, in cui rimane un po' di mistero e la sera è fresca

La ricostruzione della casa di Porto Conte dalle fotografie di John Phillips



come un letto e distende i muscoli del corpo e dove si addomesticano le stelle». Il mese di maggio corre verso la fine e Antoine sembra non ricordare che John partirà il 30. Lo scritto promesso non si vede ancora.

UN PRANZO MEMORABILE, IL MÉCHOUI SARDO

Nell'imminenza della partenza di John Phillips, Antoine e lo stesso John, il 28 maggio, organizzano un pranzo per tutta la squadriglia e i colleghi americani. Entrambi erano stati frequentatori del mondo arabo. Ad Alghero avevano conosciuto l'ottima qualità dell'agnello sardo e i metodi di cottura che trovano molto vicini a quelli berberi. Così scelgono come menù il *méchoui*, una specialità berbera algerina a base di montone o agnello alla brace. A Porto Conte si utilizza l'agnellone, che in maggio è particolarmente prelibato. I pastori della vicina campagna gli forniscono tutto il supporto necessario.

Per il *méchoui* si utilizza l'animale intero, da cui, ad esclusione dei reni, vengono eliminate tutte le interiora che sono cucinate a parte. Nella tradizione berbera, ma anche in quella antica della Sardegna, queste costituiscono la parte pregiata da offrire all'ospite d'onore. La cavità dello stomaco è ricucita dopo essere stata cosparsa da una mistura di spezie con cipolla e zenzero, poi bagnato con ciò che si chiama "la madre di tutte le salse berbere", in arabo "ras el hanout", aglio, cumino e vinaigrette, che a Porto Conte si cerca di imitare con ciò che si trova, soprattutto con tanto aglio. L'animale è poi infilzato su uno spiedo, ricavato da un ramo, e posizionato accanto alla brace, non direttamente sopra



Porto Conte,
partita a scacchi

i carboni, ed è ruotato lentamente e costantemente in modo che il calore sia distribuito in modo uniforme e la cottura risulti omogenea. La carne viene frequentemente spazzolata con olio per renderla umida. Al termine della cottura, l'agnello è spostato più vicino ai carboni ardenti, in modo che la carne prenda un colore ambrato e la cotenna diventi croccante.

John Phillips porta un tonneau di vino. Nella corte della villa non c'è un tavolo abbastanza grande da contenere tutti i commensali, che sono disposti a piccoli gruppi in tavoli sparsi. «Un magnifique méchoui sarde», testimonierà il capitano Gavaille.

Il *méchoui* e il forte vino scatenano l'allegria dei piloti che, immortalati dagli scatti di John Phillips, si esibiscono a turno su un tavolo di pietra in parodie di discorsi e alla fine tutti a cantare l'inno francese. In piedi sul tavolo, un pilota dirige la banda canora. John scatta molte foto di quello straordinario pranzo, una per ogni oratore che si alterna sul tavolo. Viene immortalato anche la mascotte della squadriglia, il cane Tehiki, un bastardo che aveva trovato l'amicizia dei piloti ed era diventato la mascotte del campo. Foto memorabili di una convivialità che serve, seppure per un attimo, a dimenticare la durezza della guerra.

VENTINOVE MAGGIO, UNA NOTTE ALGERESE

La notte tra il ventinove e il trenta di maggio è l'ultima notte utile prima della partenza di John Phillips. Antoine si chiude nella sua "cella" per scrivere il testo che aveva promesso all'amico per corredare il reportage fotografico. È in quella notte che scrive *Lettera a un americano*. John è con lui e così ricorda quella notte di apprensione: «Non era solo quando volava che avevo le palpi-



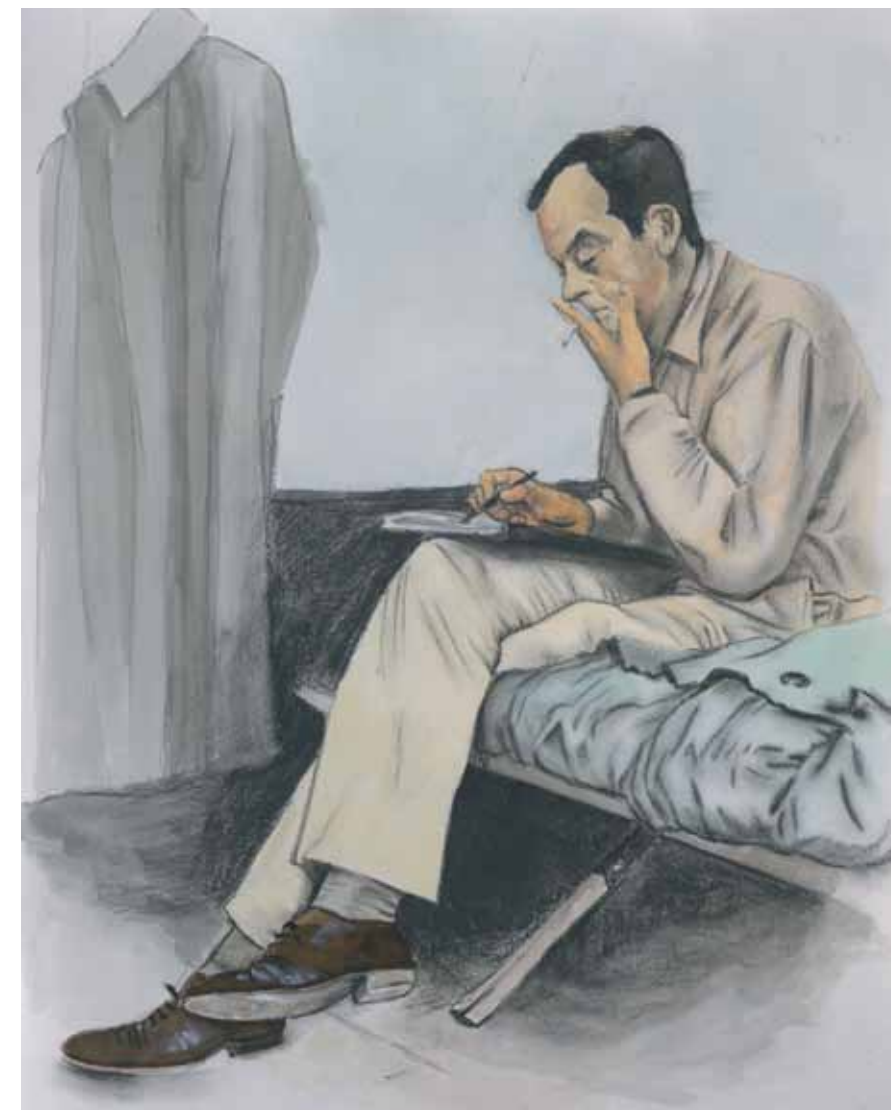
Porto Conte, villa
Mannazzu, coro
finale dopo il pranzo
in onore di John
Phillips. Sulla destra,
con gli occhiali, Dante
Montali di Alghero



Una pausa d'allegria
ai tempi della guerra.
Il pranzo mèchouia
a Porto Conte. Discorsi
semi-seri dei soldati.
È il turno del soldato
Rieu t'ord

tazioni, le avevo anche quando non scriveva. Come molti autori lui si metteva a lavorare solo quando aveva esaurito ogni pretesto per non farlo». Per prendere tempo Antoine trovava splendide scuse. Qualche anno prima per calmare i suoi editori infuriati di New York, cui aveva promesso un capitolo supplementare per *Wind, Sand and Stars*, se ne uscì con una sua fantasia. Disse che non aveva scritto e che se la dovevano prendere con il suo angelo custode. Un angelo gli era apparso e gli aveva chiesto di lavorare a quella che sarebbe stata la sua opera postuma. Lui aveva replicato che doveva scrivere un capitolo per i suoi editori, ma poi la conversazione si era allungata e aveva occupato l'intera serata». John non vuole che si ripeta quell'episodio e così: «Per aiutarlo ad affrontare il suo angelo custode, prontamente accettai di restare in piedi tutta la notte in cui finalmente aveva deciso di scrivere...

Nella "cella" a Porto
Conte



Che strana notte era stato osservare Saint-Ex che scriveva. Avevo notato che lui era estenuato come nella lotta per mettersi gli abiti da volo, un calvario al quale si sottoponeva con profondi sospiri e lamentele. Seduto con quel suo corpo grosso, in quel piccolo sedile di vimini scricchiolante, schiacciava i suoi piedi uno contro l'altro come fanno gli studenti intenti allo studio. Curvo sullo scrittorio, poggiato su una spalla, scarabocchiava righe di piccoli caratteri neri, che riempivano la pagina. A fianco a lui c'era un orologio al quale



lanciava frequenti occhiate per verificare la velocità come se fosse il quadrante dell'aereo. Sedeva in un angolo della sua stanza bianca e spoglia che ricordava per molti aspetti la cella di un monaco. Soltanto la sua bella valigia di pelle ricordava il mondo esterno. La sedia di vimini scricchiolò. "Divergente" disse Saint-Ex, massaggiandosi il polso. "Fa male solo quando scrivo in modo leggibile", mosse le dita delle mani, accese una sigaretta e diede

un'occhiata all'orologio, prima di ritornare alla sue carte. I suoi libri giacevano sulla mensola sopra la mia testa. Presi *Volo di notte*. Era il racconto di una singolare esperienza che ti permetteva di seguire la rotta dell'aereo postale verso un ciclone che lo distruggeva per poi riemergere improvvisamente da questa natura selvaggia. Poi presi *Pilota di guerra* e questo fu un'esperienza ancora più singolare. Mi riportò al 1940, ad uno squadrone di ricognizione sul punto di essere annientato, quando la disfatta serpeggiava per le strade della Francia e un pilota di nome Saint-Ex tentava un'ultima missione per reperire informazioni vitali, una missione inutile... come le ultime convulsioni di un'agonia prima della morte e della disfatta.

La sedia di vimini scricchiolò ancora e Saint-Ex si alzò: "Ho finito", disse. Dopo aver riesaminato il manoscritto, uscimmo per prendere un po' d'aria fresca sulla grande villa che si affacciava sul Mediterraneo, che era l'alloggio dello squadrone. Saint-Ex lanciò un'occhiata all'alba verde-giallastra di un caldo giorno estivo. Ora faceva freddo e rabbrivì un po'. Con le mani in tasca guardò verso l'orizzonte dietro il quale c'era la Francia dove avrebbe fatto ricognizione il giorno dopo. Ci salutammo, poiché sarei partito quella mattina. Lo vidi attraverso la terrazza sparire nella sua stanza e improvvisamente mi sentii triste, sebbene non sapessi allora che non lo avrei più rivisto...

"Allora?", domandò Gavaille quando entrò nella sua stanza la mattina dopo. La sua faccia era pervasa di curiosità. "Ha scritto finalmente Saint-Ex o avete giocato a scacchi tutta la notte?". Porgendogli il manoscritto, mi distesi su un lettino e osservai le sue labbra mentre leggeva silenziosamente con attenzione critica ed enorme partecipazione emotiva».

Lettera a un americano, scritto ad Alghero, è uno dei pochi testi in cui si sente un Saint-Ex in armonia con se stesso. Era destinato alla rivista «Life», accompagnata dalle foto scattate nel maggio ad Alghero. È una dichiarazione di riconoscenza al popolo americano che era sceso in guerra per difendere non tanto i propri interessi, ma la sopravvivenza della civiltà occidentale. È il compendio della missione di guerra e un elogio della bellezza del volo.

AMICIZIE ALGHERESI

Nel rapporto con i luoghi, Saint-Ex aveva consolidato da anni un approccio da grande viaggiatore, capace di costruire relazioni e amicizie. Così è per Alghero, dove ha frequentazioni e rapporti di buona amicizia con i locali. Nelle fotografie di John Phillips, Antoine compare spesso in compagnia di Dante Montalto, all'epoca responsabile del Genio Aeronautico per il Nord Sardegna.

Due amici, Saint-Ex e John Phillips, all'aeroporto di Alghero

Montalto era vissuto a Roma, poi, richiamato alla leva, era stato inquadrato come ingegnere nel Genio Aeronautico, settore progettazione aeroporti. Lo mandarono in Sardegna per un errore o forse perché in odore di antifascismo in pieno regime. Era il 1936 ed era sottotenente, quando lo incaricarono di tracciare l'aeroporto di Alghero. Nella città catalana mise facilmente radici, dopo che conobbe Rosa Carboni, algherese appartenente ad una ricca famiglia di possidenti locali. Il terreno espropriato per costruire l'aeroporto apparteneva proprio alla famiglia Carboni. Si sposarono nel 1939 e andarono ad abitare in una casa sul porto di Alghero, ultimo piano con vista sui pescherecci di aragosta.

Montalto incontra Saint-Ex all'aeroporto di Alghero, nel maggio del '44, mentre sono in corso i lavori di ampliamento della pista, per i quali era stata richiesta la sua consulenza tecnica. I due scoprono subito di avere delle affinità. Entrambi molto distratti, ma con spiccate attitudini al piacere conviviale e alle serate lunghe. Il rapporto si rinforza quando Antoine conosce la moglie di Dante, perché Rosa Carboni è insegnante di lingue e parla perfettamente il francese. Si era laureata a Roma e si era specializzata in francese. È una sorpresa e una gioia per Saint-Ex e gli scambi di visite diventano frequenti. Saint-Ex è spesso a cena nella casa sul porto, Dante e Rosa vanno a trovarlo a Porto Conte.

Rosa, a ottanta anni passati, in una breve intervista che le feci, ricordava perfettamente lo scrittore: «Era un grande uomo, di bel portamento. Gli facemmo visita a Porto Conte, nella casa degli ufficiali, una casa dalla vista panoramica. Una volta tirò fuori una bella pezza di cotone e mi chiese se sapevo cucire e se potevo fargli una tovaglia per il tavolo della camerata. Il cotone era solido e molto bello, tipo scozzese. Da anni da noi non si vedeva niente di simile. A occhio presi le misure del tavolo e considerai che la pezza era perfino abbondante. Lui disse che naturalmente poteva pagare il lavoro e io che avrei cucito la tovaglia, in cambio chiedevo solo di avere la parte del tessuto che restava. Volevo farne un grembiolino per mio figlio Carlo».

I coniugi Montalto invitano più di una volta Saint-Ex a cena e le cene sono spesso a base di aragosta. Non c'è da stupirsi che in quell'estate del 1944, in regime di estrema ristrettezza, in città si potesse trovare il prelibato crostaceo. Alghero era la città dell'aragosta. Dapprima ignorato dagli algheresi, il crostaceo era stato "scoperto" negli anni Trenta da uno spagnolo, il maiorchino Gabriel Arguimbau, che aveva creato un'azienda di pesca su grande scala per l'esportazione in Francia e in Spagna. Ad Alghero si era presto formata una flottiglia, attrezzata con grandi vivai, per esportare vive le aragoste. Ma nel '44 tutti i collegamenti marittimi erano interrotti, l'esportazione interdetta e una quantità considerevole di pescato giaceva nei grandi vasconi ancorati in fondo al mare. Così per gli algheresi nel '44 era più facile e più economico trovare l'aragosta che la carne.

Saint-Ex è coinvolto anche in un banchetto conviviale in casa di amici dei Montalto, in un paese vicino, dove è più forte la tradizione della cucina isolana. Antoine si entusiasma per l'agnello sardo arrostito a fuoco lento secondo la tradizione isolana. In quel pranzo c'è anche John Phillips. È sua la foto che ritrae il comandante Saint-Ex, in divisa d'ordinanza, accanto a Rosa e Dante Montalto. In primo piano, il protagonista della serata, l'agnello arrostito, che i tre assaporano con evidente soddisfazione.

Il 28 di maggio Dante Montalto partecipa anche al grande *méchoui*, offerto a tutta la squadriglia da Saint-Ex e John Phillips. Una fotografia lo ritrae nel momento culminante della festa mentre si canta l'inno francese.

Al campo di Alghero è rimasto un solo militare italiano, che ha modo di conoscere Saint-Ex, il maresciallo Luigi Ragaglia, direttore dell'officina dell'aeroporto. Come tecnico è stato ritenuto indispensabile per l'assistenza meccanica ed autorizzato a rimanere al campo, mentre tutti gli altri italiani erano stati allontanati. Ma, oltre a Ragaglia, un altro algherese si trova all'aeroporto di Fertilia. È Alfonso d'Agostino, allora infermiere, assistente sanitario ai voli. Era stato dapprima allontanato dagli americani, poi in una fase organizzativa dei servizi sanitari, è stato richiamato e assegnato alle strutture infermieristiche del campo. Da anziano ricorda bene le jeep dei francesi, e in particolare quella di Saint-Ex, che facevano la spola tra Porto Conte e l'aeroporto.



Pranzo con gli amici algheresi, i coniugi Montalto

LETTERA A UN AMERICANO

«Ho lasciato gli Stati Uniti per il Nord Africa nell'aprile del '43 per raggiungere i miei compagni d'armi, quelli di *Pilota di guerra*. Ho viaggiato su un convoglio americano, un convoglio di trenta navi che trasportava cinquantamila dei vostri soldati dagli Stati Uniti al Nord Africa. Quando al risveglio, sono andato a passeggiare sul ponte, mi sono ritrovato nel mezzo di una città in movimento. Le trenta navi apparivano come un'enorme potenza sul mare, ma ciò che provavo era qualcos'altro di una semplice sensazione di potere. Per me quel convoglio evocava l'emozione di una crociata. Amici d'America, io vorrei rendervi piena giustizia. Potrà anche essere che un giorno ci siano tra voi e noi conflitti più o meno gravi. Tutte le nazioni sono egoiste. Tutte le nazioni considerano sacro il loro egoismo. Potrà accadere che il sentimento della vostra potenza materiale vi condurrà oggi o domani a cercare un vantaggio che noi potremo considerare ingiusto. Può essere che un giorno ci saranno fra noi controversie più o meno gravi. Se la guerra è sempre combattuta dalle persone che credono, i trattati di pace sono talvolta dettati dagli uomini d'affari. Ma anche se un giorno nel mio cuore albergasse un rimprovero verso costoro per le decisioni

prese, io non scorderò mai la nobiltà degli sforzi bellici del vostro popolo. Porterò sempre la stessa testimonianza della qualità della vostra più profonda sostanza. Non è per interessi materiali che le madri degli Stati Uniti hanno dato i loro figli. Non è per interesse materiale che i ragazzi americani hanno scelto di rischiare le loro vite. Io conosco, e lo testimonierò poi nel mio paese, la crociata spirituale nel cui nome ciascuno di voi è andato in guerra. Come prova, tra tante, posso portare due ricordi. Ecco il primo.

Viaggiando sul convoglio, ero fra i vostri soldati, perciò ero necessariamente testimone della propaganda bellica a loro destinata. Ora tutta la propaganda è una cosa mostruosa e immorale che si appella indiscriminatamente a sentimenti di ogni sorta, nobili, volgari o bassi. Se i vostri soldati fossero andati in guerra semplicemente per difendere gli interessi americani, la propaganda si sarebbe concentrata ogni giorno su minacce dei vostri beni petroliferi, piantagioni di gomma e mercati commerciali. Ma raramente cose del genere sono state menzionate. Si parlava d'altro, perché i vostri ragazzi volevano sentire altre cose. E cosa gli è stato detto che potesse giustificare ai loro occhi il

sacrificio della loro vita? Gli è stato detto degli ostaggi impiccati in Polonia, fucilati in Francia, delle nuove forme di schiavitù che minacciano di annientare una parte della specie umana. Gli si è parlato di altri, non di loro stessi. Ci si è appellati alla solidarietà verso le altre genti di questo pianeta. I cinquantamila soldati del mio convoglio andavano alla guerra non per salvare i cittadini degli Stati Uniti, ma per salvare l'umanità stessa, la libertà, la grandezza dell'umanità. La nobiltà della vostra gente ha portato nobiltà alla stessa propaganda. Se un giorno mai, i vostri tecnici della pace insultassero la Francia nel nome dei loro interessi politici e materiali, tradirebbero il vostro vero volto. Come potrei mai dimenticare la grandezza della causa per la quale il popolo americano ha combattuto? Questa fiducia in voi ha avuto conferma a Tunisi, dove nel luglio del '43 pilotavo un Lightning in missioni operative a fianco degli americani. E questa è la mia seconda prova. Una notte un pilota ventenne americano mi invitò a cena con i miei compagni. Era oppresso da un problema morale di grande importanza per lui. Ma era timido e per un po' non riusciva a parlarne. Abbiamo dovuto portarlo a bere prima che tirasse fuori il coraggio e parlasse. Alla fine, tutto rosso per l'imbarazzo, se n'è uscito con questo discorso: "Stamattina volavo per la mia venticinquesima missione di combattimento, ero sopra Trieste, ero da un po' in azione contro un Messerschmidt 109. Sarà così anche domani e potrei essere abbattuto. Voi ragazzi, sapete perché state combattendo questa guerra: dovete salvare il vostro

paese. Ma i vostri problemi europei non mi riguardano. I nostri interessi sono nel Pacifico. Perciò se accetto il rischio di morire qui, io lo farò, per quanto ne so, per restituirvi il vostro paese. Ogni uomo ha diritto di vivere libero nel proprio paese e sono solidale verso gli altri uomini. Ma quando io vi avrò aiutato a liberare il vostro paese, voi aiuterete noi nel Pacifico?"

Avremmo potuto abbracciare quel giovane compagno! Nel momento del pericolo, aveva bisogno di sentire da noi tutti la conferma della sua profonda fede nella solidarietà umana. Certo, so molto bene che la guerra è indivisibile e che una missione su Trieste indirettamente serve gli interessi dell'America nel Pacifico.

Ma queste sottigliezze andavano oltre la sua consapevolezza. Ciò nonostante avrebbe rischiato la sua vita in guerra il giorno dopo, per ridare a noi la nostra casa. Come potrei dimenticare mai questa testimonianza? Come potrei non rendere testimonianza di un tale ricordo?

Vedete, amici americani, mi sembra che qualcosa di nuovo prenda forma su questo nostro pianeta. I moderni progressi materiali hanno legato gli umani attraverso una specie di sistema nervoso. Sono legami innumerevoli. Siamo uniti, fisicamente, come le cellule di un corpo solo. Ma questo corpo non ha ancora anima. Quest'organismo non è ancora consapevole di sé. La mano non è ancora consapevole della solidarietà che lo collega all'occhio. Tuttavia è stata quest'oscura coscienza di una futura unità che affliggeva il ventenne pilota e che prendeva forma in lui.

I vostri ragazzi muoiono in una guerra che per loro, come mai nella storia dell'umanità, è una confusa esperienza d'amore. Non traditeli. Fate che i termini della pace, quando sarà il momento, siano definiti da loro. Fate che la pace abbia la loro immagine. Questa è una nobile guerra. Possa la fede nel loro Spirito dare nobiltà alla pace.

Per quanto mi riguarda, sono felice di essere con i miei compagni francesi e con gli altri. Dopo le mie prime missioni col Lightning è stata scoperta la mia età. Quarantatré anni. Era uno scandalo. E i regolamenti americani sono inumani. Una persona a questa età non deve pilotare un aereo così veloce! Gli anziani sono pericolosi e possono provocare incidenti. Perciò per parecchi mesi sono rimasto senza missioni.

Ma non si può pensare alla Francia senza accettare un po' di rischio. La gente là soffre. Si sopravvive a fatica. Si muore. Seduti in un ufficio di propaganda, come si può giudicare quella gente che vive la tragedia in prima persona? Come si fa ad amarli? Amare significa partecipare, condividere. Finalmente, grazie ad un miracolo, sotto forma di una generosa decisione del generale Eaker, non ero più un vecchio dalla barba bianca ed ero di nuovo sul mio Lightning.

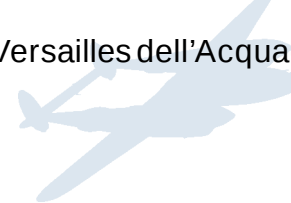
Ero di nuovo con Gavoille, lo stesso di *Pilota di guerra*, che insieme al vostro gruppo di ricognizione comanda lo squadrone francese. Ero di nuovo con Hochédé, anche lui del gruppo di *Pilota di guerra*, che chiamavo il santo della Guerra, e che

la guerra adesso ha ucciso dentro un Lightning. Ero di nuovo con quelli che non erano sconfitti, schiacciati dall'invasore, bensì semi sepolti nella terra silenziosa. Dopo il lungo inverno dell'armistizio, il seme era fiorito. Il mio vecchio squadrone era sbocciato come un albero al sole. Ancora una volta ho la gioia di essere impiegato in missioni ad alta quota, che somigliano a immersioni di grande profondità. Inviato in terre dimenticate, vestito di strumenti barbari, scortato da una congrega di strumenti, curiosamente nel tuo paese, ti capita di respirare ossigeno statunitense. Aria di New York nei cieli francesi. Devi pilotare il P38 Lightning, mostro dal peso leggero, e hai la sensazione di non essere in movimento, ma di essere ovunque nello stesso momento, sopra un continente. Porti fotografie che sono analizzate stereoscopicamente, come diapositive ad un microscopio. Gli esperti ci lavorano sopra come batteriologi. Esaminano il corpo malato della Francia alla ricerca di tracce del virus che lo divora. Il nemico appare alla lente sotto forma di bacilli. È un virus che può essere letale.

...E poi ci sono le struggenti mediazioni su questi voli sopra la Francia, che è così vicina eppure lontana. È come se secoli ci dividessero. L'amore, i ricordi, i motivi per vivere sono sprofondati a trentacinquemila piedi di profondità, in piena luce eppure inaccessibili quanto il tesoro di un faraone nella vetrina di un museo».

VILLACIDRO

La Versailles dell'Acquacotta



I FRANCESI A VILLACIDRO

Nello stesso periodo in cui Saint-Ex opera ad Alghero, nella primavera-estate del 1944, in un'altra parte della Sardegna, a sud-est dell'isola, a Villacidro, nell'iglesiente, si svolgono importanti operazioni di guerra, che hanno come missione il bombardamento di zone nemiche. L'aeroporto di Villacidro era stato costruito nel 1940, ma nel marzo '43 era stato quasi distrutto dai bombardamenti degli alleati. Nel settembre di quell'anno gli americani l'avevano occupato ed avevano dato il via alla ricostruzione dell'aeroporto, che vedrà anche la presenza saltuaria di Saint-Exupéry.

La squadra francese era arrivata a Villacidro per gruppi, tra marzo e agosto del 1944. È sotto il comando americano, ma ha una sua autonomia e partecipa alle missioni in maniera paritetica. Gli americani avevano costruito già due piste, una per loro nella zona di Trunconi e una per i francesi che arrivava sino alla cantoniera di Acquacotta. Le piste sono larghe e hanno una lunghezza di oltre due chilometri. Preso possesso della zona, i genieri francesi iniziano i lavori per creare la base per gli accampamenti, su un'area di 70 metri di profondità e un fronte di 300 metri. In breve tempo nella piana tra la cantoniera dell'Acquacotta e le colline sorge la tendopoli francese, con le tende ben allineate, comodi camminamenti tra una fila e l'altra, piante e bordure, che danno un tocco di eleganza. La mensa ufficiali è allestita all'interno della casa cantoniera, dove trova posto anche il quartier generale alleato. La cantoniera dell'Acquacotta deve il suo nome ad alcune sorgenti termali calde, convertite subito in terme dell'aviazione francese. Sullo sfondo della campagna sarda, su un alto pennone, sventola il tricolore di Francia. L'aeroporto così ben curato, con tanto di aree termali, comincia ad essere chiamato con un po' d'ironia *La petite Versailles*. Il cibo è americano ed è a base di scatolame e liofilizzati, poco gradito ai francesi, ma alla *petite Versailles* non si fanno mancare niente: si provvede all'approvvigionamento di alimenti freschi, attrezzando un aereo per il rifornimento dall'Algeria, un B26 da guerra modificato, che nell'alloggiamento delle bombe trasporta cassette di frutta, ortaggi e vini francesi.

Quando la base è perfettamente allestita, arrivano i bombardieri del Maroc B26. Gli americani non ritengono affidabile la preparazione dei francesi e predispongono esercitazioni supplementari di decollo, atterraggio e bombardamento. Si devono colpire i bersagli posti sugli isolotti non abitati di Serpentara e di Maldiventre. La missione finale è bombardare il Nord Italia e la Francia, demolire infrastrutture, strade, ferrovie, ponti, che possono essere utilizzate dal nemico.

LA SARDEGNA VISTA DAI FRANCESI

Il comando americano ha proibito scambi e commerci con i locali, motivando l'ordine con il fatto che in Sardegna i viveri erano appena di sussistenza. Ma i rapporti con i locali ci sono ugualmente. Il capitano Courtin in una nota rimarca l'atavica indifferenza dei sardi verso i popoli invasori: «...eravamo in due mondi separati da secoli. Essi erano al margine di avvenimenti che appena li sfioravano. Là c'erano stati i tedeschi... rimpiazzati dagli americani e dai francesi. Che importa loro, anche questi stranieri partiranno a loro volta...». E il colonnello Paul Badré racconta così la Sardegna: «Approfittai dei miei ozi forzati, durante il mio primo soggiorno, per visitare Cagliari, capitale della Sardegna del sud, e la trovai completamente devastata dai bombardamenti. Trovai quest'angolo di Sardegna povero, miserabile anche nel suo aspetto, con le sue case costruite in mattoni di fango disseccato, i suoi abitanti tutti con i piedi nudi, le sue paludi e le sue zanzare ...L'unica ricchezza che potei osservare erano i montoni e una moltitudine di bei buoi dalle corna gigantesche. Ai bordi delle strade polverose della vasta pianura dove si trova Villacidro, c'erano soldati italiani dagli abiti laceri e sbrindellati, che avevano l'unico compito di riportare in mezzo alla strada la terra che i veicoli spostavano incessantemente. La domenica, mi recai anche a Villacidro, piccolo paese rannicchiato sul fianco di una collina scarsamente alberata, in una chiesa dalle pareti dipinte con colori violenti, alla messa, detta da un curato italiano abbastanza grassoccio, per una folla di fedeli, gli uomini in abito nero e le donne con lo scialle e vestiti dai colori violenti... Bisognava anche abituarsi al vento permanente e alla polvere impalpabile che ricopriva la pianura assolutamente spoglia di vegetazione... L'unica buona costruzione, che apparteneva all'azienda per la manutenzione delle strade, era la cantoniera di Acquacotta».

OSPITI ILLUSTRI

Alla *petite Versailles* non mancano le attività di animazione. D'estate, nel tempo libero francesi e americani vanno al mare a Buggerru. Ci sono poi

eventi e concerti, spettacoli organizzati con l'apporto di alcuni ufficiali che avevano fatto parte della Comédie Française. Arrivano anche grandi ospiti. Viene a Villacidro perfino Josephine Baker, per portare, con le sue canzoni, gioia e allegria alle truppe. Il 19 maggio del '44 arriva il generale De Gaulle a bordo di una fortezza volante preceduta da una flottiglia di aerei. Il leader della Francia Libera è accompagnato da un seguito prestigioso, tra cui il generale Eaker, comandante delle Forze del Mediterraneo. Il tempo di presentare al Generale il campo base e gli equipaggi, un breve discorso e la rappresentanza della nuova Francia lascia l'aeroporto. Della scuola di addestramento di Villacidro approfitta anche lo stato maggior d'Algeri, che invia i piloti per i voli sperimentali. Tra gli ospiti, i generali Valin e Rignot, i colonnelli Testard e Guyot, e Saint-Exupéry.



Lecartedagiocodi
Saint Ex

Pagine 96-97:
i piani di volo



LE VISITE DI SAINT-EX

Saint-Ex è più volte presente a Villacidro. Nei giornali dell'unità della squadra II/33, sono registrati diversi voli per l'aeroporto dell'iglesiente. Il 29 di aprile del '44 Saint-Ex è su un B26 con il colonnello Chassin, proveniente da Algeri e diretto a Villacidro, dove rimane fino al primo maggio; vi ritorna due giorni dopo. Il 14 di maggio nuovo volo da Algeri a Villacidro assieme a John Phillips e questa volta rimane due giorni fino alla partenza per Alghero.

Anche da Alghero Saint-Ex si reca più di una volta a Villacidro, ora che può pilotare personalmente l'aereo. Ha molti amici di stanza in quella base della Sardegna meridionale. Il 31 di maggio va a Villacidro su un P38 che la squadriglia chiama *Peggy back*. È con il sergente Brissaud per fare visita all'amico generale Max Gelée. Lo stesso giorno è però ad Algeri a trovare il dottor Pelissier. Il 4 giugno e il 15 luglio ritorna con *Peggy back* a Villacidro, per intrattenersi con il generale Piollet. Nella casa cantoniera di Acquacotta Saint-Ex con il suo carisma da prestigiatore riesce a rallegrare la compagnia di quella sperduta landa della Sardegna. Ricorda il suo amico generale Piollet, che, dopo cena, Saint-Ex teneva banco con giochi di fisica, enigmi di matematica, trucchi di carte e impressionava tutti con le sue conoscenze sulle più svariate discipline.

BOMBE E MASCOTTE

I francesi avevano accolto alcuni cani randagi che andavano a cercare da mangiare nei pressi delle cucine. All'aeroporto di Villacidro ci sono diversi animali: c'è la maialina Victoire e i due falchetti che stanno su un trespolo al centro dell'accampamento. Mascotte "ufficiale" del gruppo è Billy, una cagnetta che vola assieme ai piloti. L'aveva raccolta Guy Panguaud e le aveva costruito una imbracatura adattabile al paracadute per poterla salvare in caso di abbattimento. Tutti volevano Billy in missione, perché dicevano che portava fortuna. Billy vola con diversi piloti per sessanta missioni, e sembra davvero fortunata. Con Billy, nessun abbattimento. Al rientro è la prima a saltare giù dall'aereo e a dare il segno che tutto è andato bene. Ma non sarà sull'aereo del suo padrone quando, nel gennaio del 1945, questi sarà abbattuto e deportato dai tedeschi. A guerra finita, al ritorno dalla prigionia, Panguaud, rammaricato di non averla portata con sé in quel volo maledetto, cercherà Billy, la ritroverà, la porterà in Francia e la terrà con sé; staranno assieme fino alla morte della cagnetta.

Il 6 giugno 1944 è il D-Day ed è un grande evento per Villacidro. Il trombettiere suona l'adunata generale, gli uomini sono sull'attenti di fronte al tricolore. E l'annuncio è quello che tutti aspettano: «Ufficiali, sottufficiali, soldati, lo stato maggiore del 42° Wing mi autorizza a comunicarvi ufficialmente che all'alba di oggi le truppe alleate sono sbarcate sul suolo della nostra patria. Viva la Francia!». Si intona a gran voce la Marsigliese, tutti si abbracciano.

Alla fine di settembre del '44, il reparto americano si trasferisce in Corsica e i reparti francesi abbandonano Villacidro diretti a Istres, nella Francia metropolitana. In patria continueranno la guerra fino alla sconfitta totale della Germania nazista.

LE MISSIONI



TEMIBILI VOLI

Ad Alghero, dal mese di giugno del '44, Saint-Ex compie numerose missioni. Gliene erano state autorizzate cinque, ma il comandante Gavaille, che conosce la sua voglia di volare, si assume la responsabilità di oltrepassare quel limite. Temibili voli, dove ai rischi della guerra si aggiungono le incognite del mezzo aereo. Voli ad altissima quota, che Antoine compie senza timore con la convinzione di fare ciò che è giusto. Scrive anzi della «gioia di partecipare di nuovo a quelle immersioni da palombaro che sono le missioni ad alta quota». E tutto si trasforma in racconto: «Lassù si deve sapere fare tutto: pilotare con finezza, navigare senza perdersi, ascoltare la radio, tacere, modificare il serbatoio del gas, verificare le prove del circuito, togliere il ghiaccio con una mano che può intasare il condotto di ossigeno – sessanta secondi di scarsità ed è sincope – trovare i posti a terra per fotografare e impostare gli intervalli di colpi, fare belle foto e riportare il film prezioso. E soprattutto monitorare costantemente il cielo per sfuggire alla trappola dei cacciatori». Il Lightning vola alto per sfuggire ai radar nemici, ma bisogna anche scendere in basso per riprendere i dettagli degli obiettivi strategici come l'armamento di un carro armato, rotaie ferrate o postazioni di mitragliere.

VOLARE SULLA FRANCIA

Il 6 giugno è giorno di festa anche all'aeroporto di Alghero. È arrivata la notizia del D-Day, il grande sbarco sul suolo francese. Nel campo corre una frenesia gioiosa. Ma nel frattempo le missioni non hanno tregua. E lo stesso giorno tocca proprio a Saint-Ex la seconda missione da Alghero. Deve volare sulla Francia del sud e riprendere i movimenti tedeschi messi in atto per fronteggiare l'avanzata degli alleati. Il sistema meteo dà tempo brutto. Saint-Ex parte ugualmente col P38 n. 126. Obiettivo: l'area di Marsiglia. È un'emozione volare sulla sua patria. Ma il Lightning prende fuoco al motore sinistro. Con

un solo motore riesce comunque a compiere l'intero volo e a fare ritorno alla base con un buon bottino di preziose fotografie.

Terza missione di guerra per Saint-Ex, il 14 giugno, questa volta sul Rodano, quattro ore di volo a 10.000 metri di quota. Cielo molto nuvoloso, bisogna cercare i buchi tra le nuvole, per riprendere i dettagli. La missione riesce bene.

La quarta missione è il giorno successivo, il 15, su Tolosa. Tempo pessimo. È costretto a rientrare prima del previsto per panne all'inalatore d'ossigeno. Saint-Ex non segnala nessun inconveniente, ma lo sviluppo delle sue fotografie mostra che aveva corso un pericoloso azzardo. Si era portato ben oltre il suo obiettivo, fino a sorvolare l'Italia, Genova e Torino. Volare ad alte quote per un tempo troppo lungo causava mancanza di ossigeno e conseguente perdita di conoscenza. Era successo ad altri piloti che si erano salvati grazie ad un dispositivo dell'aereo. Quando l'ossigeno si riduceva, si scendeva in picchiata, aprendo automaticamente un condotto che dirigeva nella carlinga un potente flusso d'aria, tale da investire in pieno il pilota, rianimandolo. Che cosa fosse successo esattamente a Saint-Ex quella mattina del 15 giugno, nessuno lo ha mai saputo, ma per tutti è chiaro che aveva corso un rischio mortale.

Ancora una missione, il 23, la quinta, sul sud della Francia. Aria di casa per Saint-Ex, la sua famiglia è sotto il suo aereo, sembra poter toccare la casa. Alle quote più basse, dove scende per fotografare i dettagli, scorge due caccia della Luftwaffe in agguato. Sale rapidamente alle alte quote e riesce a seminarli.

COMPLEANNO DELL'ARIA COL TRENO DELLA SPOSA

Il 29 giugno è il compleanno di Saint-Ex e lui è in turno di missione. Il comandante Gavoille non vorrebbe farlo volare. Al campo si prepara una piccola festa per il suo anniversario. Ma Saint-Ex vuole rispettare il suo turno di volo. È la sesta missione di guerra da Alghero. L'obiettivo è la regione di Lione-Grenoble. È in volo a 10.000 metri di quota, quando uno dei due motori entra in avaria, l'aereo perde quota. Con un solo motore, prosegue il volo per quattro ore e la fotocamera continua a scattare. Ma nello specchietto retrovisore vede apparire sopra di lui il "treno bianco della sposa", i caccia tedeschi così chiamati dai piloti per la scia bianca che lasciavano. Sono due: doppio treno della sposa. Saint-Ex li vede e ripiega lo specchietto. Tanto, dirà più tardi, non può fare niente contro di loro. Lui non ha armi, solo macchine fotografiche... «Se c'è qualcuno dietro di

Inposapergliscatti
di John Phillips



me che dà fastidio, non posso impedirgli di fare il suo lavoro». Con un unico motore, si dirige in picchiata verso la valle del Po ad un'altezza di poco più di 2.000 metri, una zona rossa sorvolata dalla Luftwaffe e presidiata da razzi e cannoni della contraerea, «ad un'altitudine, per ingannare il nemico che non poteva immaginare che l'avversario avrebbe avuto tanta impertinenza!». E difatti i due caccia tedeschi perdono le tracce. È in volo da quattro ore e quindici. Con quel motore in panne deve rientrare, ma non può farcela ad arrivare ad Alghero. Atterra a Borgo, aeroporto di Bastia. Affida l'aereo ai meccanici e si ferma a Bastia. Ad Alghero la squadriglia si trova alla festa del suo compleanno senza il festeggiato.

Il 2 luglio torna ad Alghero e, a tavola, i piloti ascoltano il racconto di quel volo. Le camere fotografiche avevano continuato a scattare anche nel volo a bassa quota in Italia e le foto si rivelano di straordinario valore. Il racconto di Saint-Ex lascia tutti sconcertati.

Arrivano buone notizie. Il 3 luglio è nato ad Algeri il figlio di Gavoille. Saint-Ex sarà il padrino, Madame Mast la madrina. Intanto Antoine continua le missioni. Il giorno 11 è sulle Alpi, senza dichiarare noie tecniche, ma il 14, dopo un volo su Annecy, il diario di marcia della squadriglia annota: «Il comandante Saint-Exupéry rientra da Annecy su P38 n. 533, dopo aver avuto gravi difficoltà d'ossigeno. Il comandante è quasi svenuto in volo.» Al campo l'impressione è che Saint-Ex alternasse a un ritmo regolare una missione senza incidenti ad una con gravi rischi.

Cameratanella villa
degli ufficiali a Porto
Conte



UN EROE STANCO

In volo ha il tempo per fare meditazioni che poi riporta nelle numerose lettere che scrive da Alghero. Sa che ogni giorno sta rischiando la sua vita. Ma che cosa è la sua vita di fronte al compito che ci assegna la storia? La Francia è là, sotto di lui «così vicina e così lontana». Lui forse non la rivedrà più, forse non rivedrà più Consuelo. Così scrive, mentre spedisce telegrammi rassicuranti: «Tornerò». Scrive alla moglie e prega il suo editore di provvede-



Briefing all'Aeroporto di Alghero

re all'affitto, perché vuole mantenere l'appartamento di New York dove abita Consuelo con il cane Annibal. In quella casa, promette al suo editore, scriverà un nuovo libro.

A fine giugno Saint-Ex ha compiuto 44 anni. Ma sembra più anziano, pochi capelli in testa, fisico appesantito. Ama gli eccessi, mangiare tanto, bere, fumare, adora un po' troppo le donne e le lunghe serate tra amici. Va a dormire tardi, dorme poco. I postumi degli incidenti si fanno sentire, ha spesso mal di testa. Conserva sempre due stati umorali contrastanti, uno allegro, curioso della vita, l'altro malinconico e pessimista. Ora in quel fine giugno del '44, sembra più incline alla malinconia. Parla troppo spesso dei suoi amici scomparsi, Mermoz, Guillaumet, e sempre più si sente un sopravvissuto in un'epoca che non è più sua. E parla con troppa indifferenza di quello che potrebbe succedere. Scrive: «Ho rischiato quattro volte di restarci. Questo mi è vertiginosamente indifferente. Io me ne fotto, li mando affanculo».

Agay, il paese della famiglia della sorella Gabrielle, è stato bombardato dai tedeschi. Antoine ne soffre, scrive una lettera di deplorazione alla madre, che la riceverà solo un anno dopo. Ricomincia a chiudersi in uno stato di umore malinconico. Il mondo sembra andare verso una pazzia dissoluzione, e lui che ruolo ha? Sta lì in quell'aeroporto sperduto a «tirare delle manette del gas a seicento chilometri l'ora». Ma per andare dove? Scrive quasi tutti i giorni, rinchiuso nella «cella» di Porto Conte, ascolta assorto la calma della baia, ha voglia di silenzio, di eternità.

LA CITTÀ DEL FUTURO



La notte, quando rientra dalle serate algheresi, Saint-Ex lavora ad una corposa opera che, dice convinto, uscirà postuma. Nel baule colorato ci sono 900 pagine di materiale grezzo che richiedono ancora molto lavoro. Le ha scritte a più riprese. Molte sono scritte ad Alghero, ma tutto è ancora in bozza, non ha trovato una struttura, un ordine di sistemazione. È un libro dove appare la più matura personalità di Saint-Ex: aristocratico cantore del cameratismo e della vita come dovere e come missione; dispreziatore dei bisogni indotti e dei desideri materiali di massa, intellettuale fedele alle amicizie al di là delle diverse scelte ideologiche, teorico di una democrazia elitaria e di una società diretta dai migliori, che nel superamento degli «ismi» (comunismo, fascismo, capitalismo, consumismo) sappiano indicare scopi, mete e valori all'umanità tutta.

È un libro bello e misterioso, aperto a mille significati come tutte le grandi opere. C'è il cammino nel deserto, come metafora della vita; c'è la cittadella, metafora della società umana; c'è il padre, metafora di Dio; c'è la sentinella, metafora del profeta. E ancora: l'amore, l'amicizia, il lavoro, il dolore, la morte. E il silenzio di Dio. Scriverà Denis de Rougemont: «Saint-Ex anticipa la moderna ecologia, cioè la scoperta delle relazioni segrete tra le cose e il tutto, tra l'intimità della vita dell'uomo e le grandi leggi della natura, tra sviluppo e senso del limite». Che è poi un approfondimento della mistica del legame che aveva svolto felicemente nel *Piccolo Principe*.

DESTINAZIONE CORSICA

Dall'altra parte del mondo Consuelo scrive lettere che non arrivano. L'ultima: «Mi sono tagliata un dito. Scrivo con la mano sinistra. Riesci a leggermi? Ma tu, mio caro amore, non tagliarti niente». Antoine non leggerà mai questa lettera.

È ormai estate piena ad Alghero. Il 14 di luglio arriva un nuovo ordine del comando alleato di Elmas, Cagliari: la squadriglia II/33, unitamente al Quinto Squadrone americano, è trasferita in Corsica, Bastia, aeroporto di Borgo.



Alghero, esamedelle
carte di missione

LA CITTADELLA

L'aviatore Antoine ha dovuto atterrare con il suo piccolo aeroplano tra le dune, dove scopre una misteriosa cittadella e incontra il suo imperatore, un saggio che sembra abbia inglobato la conoscenza del mondo. L'imperatore lo accoglie con grande amicizia e gli racconta tutto sulla città, gli uomini, l'ordine sociale, i legami, i conflitti. E dal particolare della città derivano le idee generali sulla società dell'uomo.

Antoine apprende che la vera conoscenza è la capacità di cogliere la complessità, i nodi che legano le cose, da un singolo albero, su su, fino al tutto. L'amicizia e l'amore sono la rivelazione più pura di questi nodi. Per quei nodi divini si può anche barattare la propria vita. Si può morire per la persona amata, per la patria, per un amico, per la famiglia e per tutto ciò che ci unisce profondamente.

I GENERALI DELL'IMPERATORE

I generali dell'imperatore sono la metafora dell'uomo contemporaneo, vivono nella loro "solida stupidità", isolati in se stessi, "bestiame da ingrasso" che crede di conoscere le cose, deducendole le une dalle altre con una logica di causa ed effetto. Ma

la vita, al contrario, è avvenimento, sorpresa e desiderio. Affinché ci sia divenire, occorre desiderare. Chi è sedentario nel cuore, non diventa nulla e il tempo per lui fluisce come sabbia tra le dita.

LE COORDINATE DELL'ARMONIA

La cittadella trova la sua armonia nelle coordinate che regolano il sistema di relazioni. Sono basate sul rispetto per l'Uomo, la solidarietà tra esseri viventi, la Libertà. Il mondo che abitiamo deve essere necessariamente strutturato e dotato del senso del limite. Se non si hanno punti di riferimento, se tutto è uguale, se non c'è limite, tutto perde senso. Ritorna fortissima l'etica della responsabilità. «La vita», scrive Saint-Ex, «è dovere, impegno e sacrificio. Non c'è libertà senza responsabilità. Nell'assunzione di responsabilità è la grandezza dell'uomo».

UN MONDO NUOVO

Traspare l'angoscia fondamentale per il futuro dell'uomo e dei suoi figli. I totalitarismi imperanti stanno attuando la distruzione

della persona, l'individualità si dissolve in una massa omologata e manovrabile. «Odio quest'epoca in cui l'uomo diventa, sotto il totalitarismo universale, gregge docile, educato e tranquillo. Ce lo spacciano per un progresso morale! Ciò che odio nel marxismo è il totalitarismo a cui porta. L'uomo vi viene definito come produttore e consumatore, come se il problema fondamentale fosse quello della distribuzione. Quello che odio del nazismo, è il totalitarismo cui aspira nella sua stessa essenza». La prospettiva? «Un gregge sottomesso... L'uomo oscillante del lavoro alla catena di montaggio. L'uomo castrato di tutto il suo potere creativo, che non sa nemmeno più creare una danza, né una canzone. L'uomo che viene nutrito con una cultura preconfezionata, una cultura standard come si nutrono i buoi col fieno. È questo l'uomo di oggi». Eppure, partendo dalla descrizione pessimistica dello scenario umano, nell'epoca

più oscura della moderna umanità, Saint-Ex prospetta una nuova città, un mondo diverso fondato sul primato della persona, il recupero dell'individualità e la ricerca dell'Essere che ha senso solo nel rapporto tra tutti gli esseri. La cittadella è l'anelito di un mondo nuovo.

LA SPIRITUALITÀ DI SAINT-EXUPÉRY

Dalla mistica del legame si arriva al desiderio di complessità cosmica, di una profonda spiritualità, lontana dalla religiosità tradizionale, ma permeata da un sentimento di sacralità.

«Signore, quando un giorno riporrai nel granaio la tua Creazione, spalancaci le porte e facci penetrare là dove non ci sarà più risposto, perché non ci sarà più alcuna risposta da dare, ma soltanto beatitudine, chiave di volta degli interrogativi e volto che appaga».



LA CORSICA



BORGO

Il 17 luglio del 1944 la squadra aerea II/33 si stabilisce nella Corsica del nord, aeroporto di Borgo, vicino a Bastia. L'obiettivo è realizzare mappe a piccola scala nelle aree della Provenza in vista di un nuovo sbarco delle forze alleate. In Normandia si avanza lentamente; il piano degli alleati prevede un nuovo sbarco a sud della Francia con l'obiettivo di chiudere a tenaglia le forze tedesche. A Borgo la sistemazione degli ufficiali è nella vicina Erbalunga, una pittoresca contrada, dove viene requisita una villona a due piani. La casa è magnifica con una terrazza e un prato erboso attorno. Saint-Ex ha una stanza al piano terra, molto più grande rispetto a quella di Alghero. Finalmente una buona sistemazione per le sue valigie e per il suo leggendario disordine, che può stendere su uno spazio ben più grande. Non che avesse un gran guardaroba; anzi in fatto di biancheria e vestiti era molto sobrio, decisamente poco fornito. Ma, con valigie, fogli e libri, arrivava sempre ad occupare tutto lo spazio che aveva a disposizione.

Borgo è un piccolo aeroporto, la pista è in terra battuta. La squadriglia, abituata ai trasferimenti veloci, si installa in poche ore e l'attività aerea riprende immediatamente. Nessuno sembra ricordare che il limite di missioni assegnate al maggiore Saint-Ex era stato abbondantemente superato e così il nome di Antoine compare presto sulla bacheca di volo.

Effettuerà in Corsica quattro missioni di ricognizione fotografica.

La prima è il 18, un giorno dopo l'arrivo al nuovo campo. Decolla da Borgo su un P38 numero 292. Deve riprendere infrastrutture e posizioni nemiche nel settore Francia-Alpi.

Dopo qualche ora dal decollo, l'ufficiale di collegamento Robinson è chiamato con urgenza dal capitano Gavaille al controllo di settore. Il capitano è allarmato. Non c'è traccia, né notizie di Saint-Ex. Sulla tavola della sala, tutti i segnali degli aerei in missione sono visibili nelle posizioni trasmesse. Il Lightning di Saint-Ex non c'è. Robinson si attacca subito alla radio. «Borgo a 292, dateci posizione!». Nessuna risposta. Altri tentativi a vuoto, poi la voce di Saint-Ex

irrompe forte e chiara nel trasmettitore e saluta tranquillamente. È in volo sugli obiettivi, ma non ha concluso la missione, chiede autorizzazione a proseguire. Gavoille è stupefatto, la comunicazione radio è perfetta, la voce di Saint-Ex è così chiara che sembra venire da un luogo vicino e non dal sud della Francia. Il capitano dà autorizzazione al proseguimento della missione. Ma solo qualche istante dopo giunge la voce concitata di Saint-Ex: «Caccia nemici in vista, salgo di quota e torno alla base». A quota 8.000 Saint-Ex è sopra i caccia tedeschi e per il momento non corre pericolo. Ma la tensione è grande. Qualche minuto dopo un radar americano riesce a situare il Lightning e l'aereo compare sul tabellone della sala di controllo. I due ufficiali seguono con apprensione il volo di ritorno che si conclude con poche foto, ma senza incidenti. Il diario di marcia annota: «Buona missione del Cdt Saint-Ex sopra le Alpi su P38 n. 292».

In Corsica Saint-Ex sembra aver ritrovato l'entusiasmo. Ha un nuovo mazzo di carte e ricomincia con i suoi giochi di prestigio che incantano gli uomini della squadra. È il più anziano del gruppo, ma lega con i giovani con naturalezza. Il 20 luglio con un paio di compagni di squadra organizza una gita al mare, a Farinolo, qualche chilometro da Bastia, per incontrare un gruppo, tra cui alcune giovani donne. Antoine e compagni nuotano nelle acque trasparenti della spiaggia corsa. Lui è un buon nuotatore. Lo ricorda Yvette Pélissier che fa parte di quel gruppo e lo guarda dalla spiaggia. Lei ha sedici anni e abita in Corsica vicino a Cardo. Qualche amica conosce di fama lo scrittore e porta sulla spiaggia un libro per avere una dedica.

Ma quella di Antoine è ancora una volta un'allegria più ostentata che convinta. L'allegria che esibisce di giorno è contraddetta la notte quando scrive lettere pessimistiche, a volte disperate indirizzate agli amici. Alcuni, l'amico Lileu e lo stesso Gavoille, hanno colto questa contraddizione nella personalità di Saint-Ex e per loro è motivo di apprensione.



Saint-Ex non finge mai. È assolutamente se stesso nelle opposte dimensioni della sua personalità. La notte vive in una solitaria meditazione e continua a fare le ore piccole. Si alza a mezzogiorno e appare gioioso nell'incontrare la quotidianità dei suoi compagni. Ha sempre molte cose da raccontare. Dopo cena esprime tutto il suo talento di affabulatore con il racconto delle avventure della sua vita. Il pezzo più forte è la famosa disavventura nel deserto libico. Ma sa raccontare anche molte altre storie, alcune tratte dalla Bibbia e rivedute secondo una sua personalissima interpretazione. Molti ricordano che, dopo cena, riusciva a intrattenere i commensali per ore.

LE LACRIME DEL CAPITANO

Dopo l'ultima missione del 18 luglio, il capitano Gavoille è seriamente preoccupato per Saint-Ex. Prende in mano *Pilota di guerra*. Si sofferma su una frase: «Non avete la pretesa, mio Capitano, di rimanere vivo dopo la guerra!». È una frase che gli gira nella testa e lo tormenta. Così la notte del 18, decide di andare a parlare con Saint-Ex. Nella villa di Erbalunga tutti dormono, ma lui sa che Antoine è sveglio e scende nella stanza al piano terra. Saint-Ex non sta scrivendo. È disteso sul letto, completamente vestito, mani sotto la testa, sembra ripensare agli avvenimenti della giornata. Non è ancora ora di scrivere, lo farà più tardi, prima di addormentarsi.

Gavoille gli parla da amico. Non ha rimproveri da fare, ma teme la sua temerarietà; gli fa notare che al campo ha il record di incidenti. Lui, Saint-Ex, sembra ignorare ogni prudenza. Gli ricorda i rischi che ha corso in diverse missioni, ultimi quelli della giornata. E non gli nasconde di essere fortemente preoccupato. Saint-Ex capisce il motivo della visita: il capitano vuole fermare le sue missioni. Lui, abitualmente timido, all'occasione, di fronte ad una forte motivazione, diventa battagliero. Si alza dal letto e si lancia in una appassionata difesa dell'utilità dei suoi voli. I suoi scritti sono molto letti in Francia, dice, anche dai francesi prigionieri nei campi di concentramento. Lui è un simbolo, un esempio. Non può restare in pantofole, mentre gli altri muoiono. Non c'è alcuna possibilità di ritirarsi. Ha già visto la morte da vicino e non ha paura di morire. Ma non potrebbe sopravvivere ad un nuovo divieto di volo. Morire non è niente, se c'è un buon motivo per morire.

Gavoille vede che è serio, sincero, la sua passione è assoluta. Allora tenta un'altra carta, cambia argomento, parla dell'imminente ritorno in Francia, dove Saint-Ex potrà avere un ruolo importante nella ricostruzione. Ma Antoine lo spiazzava con un argomento risolutivo. Lui, dice, è destinato a sparire in un modo o nell'altro. E Gavoille, il suo amico, non potrà tollerare che la sua

Preparazionealvolo

scomparsa avvenga in altro modo se non in missione di guerra. Come può uno scrittore parlare della Francia se non si prende la propria parte di rischio? Là, in Francia, si soffre, si lotta per sopravvivere. Si muore.

Ha solo un grande favore da chiedere al suo comandante: custodire i suoi manoscritti. E dal fondo della stanza raccoglie un voluminoso blocco di fogli, lo sistema alla meglio, lo mette nelle mani di Gavoille e gli fornisce consegne precise: se lui dovesse sparire, quelle cartelle dovranno essere consegnate al dottor Pelissier di Algeri, per farle poi pervenire a Nelly de Vogüé, Francia.

Gavoille ha l'impressione di fare un brutto sogno, di aver ascoltato una sorta di testamento. Gli sembra di cogliere in Saint-Ex un chiaro presentimento della scomparsa. Nella stanza l'atmosfera è emotivamente tesa. Il comandante e lo stesso Saint-Ex hanno visi sconvolti. Ora non parlano più, entrambi cercano di trattenere il pianto, ma qualche lacrima compare sul volto del capitano.

Poi Gavoille lascia la stanza con il malloppo delle cartelle che mette al sicuro nella sua camera. Non può togliersi dalla testa quel colloquio drammatico. L'ostinazione di Saint-Ex a forzare la morte sembra una sorta di suicidio. Come può essere giunto a una simile idea? Aveva detto più volte: «Ciò che io sarò o non sarò nel futuro mi è indifferente». Ora, contro la volontà di tutti, Saint-Ex vuole regalare se stesso. Si vuole consegnare interamente alla causa; ha accettato senza riserva difficoltà, rischi, sacrifici, ed è certo che continuerà i suoi voli. È stato in passato un buon pilota della difesa, ora vuole essere pilota della vittoria. Ogni tentativo di dissuaderlo è destinato a fallire.

IL BATTESIMO DI CRISTIAN

Il 21 luglio Saint-Ex vola ad Algeri, dove incontra il suo amico generale Chassis. Anche il generale lo esorta a lasciare le missioni. Sarebbe più utile nelle retrovie per lavoro organizzativo. In più la Francia sarà tra un po' da ricostruire e occorreranno intelligenze e genialità. Potrà essere quello il suo ruolo. Antoine non ascolta ragioni. Continuerà i voli finché non gli sarà materialmente impedito. Quando ci sarà, vuole essere presente nella grande battaglia finale. Da Algeri decolla il 24 di luglio per La Marsa, Tunisia, per il battesimo del figlio di Gavoille, Cristian, che ha come secondo nome Antoine, in omaggio a Saint-Ex. Cristian è nato il 3 di luglio del '44 a Tunisi, dove risiede la famiglia di Gavoille. Antoine sarà padrino di battesimo, la madrina Madame de Mast.

Marie Madaleine Mast, che è anche madrina della squadriglia II/33, è una delle grandi amiche di Antoine. È stata per lunghi anni in Medio Oriente con il marito, il generale Mast. Questi riveste l'incarico di responsabile dei Residenti Generali di Francia in Tunisia, che erano tradizionalmente i rappresentanti uf-

ficiali del governo francese a Tunisi, ora tutti di orientamento gollista. La sua casa, chiamata la Residenza, un bel palazzo arabo con corti interne e giardini all'orientale, è sempre aperta per Saint-Ex, che vi aveva soggiornato per qualche tempo quando si trovava a La Marsa con la squadra. Marie Madaleine è molto colta, si dedica alla scrittura e dopo la guerra pubblicherà diversi libri.

Al battesimo l'atmosfera è quella di compagni che si ritrovano. Oltre Gavoille ci sono altri amici di Antoine, il capitano Leleu e il luogotenente Henry. Saint-Ex è molto compito nel suo ruolo di padrino. Cristian Antoine Gavoille da grande diventerà pilota e girerà il mondo facendo conferenze sul suo padrino Antoine de Saint-Exupéry.

Mentre Antoine si intrattiene con la signora madrina, Gavoille cerca di condividere con gli ufficiali le sue preoccupazioni per Saint-Ex. Leleu avanza una possibilità. Ricorda che il 21 luglio lui stesso e il luogotenente Henry sono stati interdetti al volo per essere venuti in possesso di informazioni sugli imminenti sbarchi in Provenza. Il regolamento militare motiva la restrizione precauzionale per il rischio che, se essi dovessero cadere in mano nemica, le informazioni potrebbero essere estorte sotto tortura.

Ora sarebbe semplice fornire a Saint-Ex le stesse informazioni e il regolamento gli impedirebbe di volare. Ma nessuno in quel momento si sente di compiere quel passo e si decide di rinviare ad un momento più opportuno.

DUELLO MORTALE NEL CIELO DI FRANCIA

Il 27 luglio Saint-Ex è in missione. Durante il volo dichiara un'emergenza, senza specificare di che si tratta, ma ritorna alla base di Borgo maledicendo la sua incapacità di muoversi nella carlinga troppo stretta per lui.

Il giorno 30 c'è una missione congiunta francese-americana; due aerei, uno guidato da Gavoille, l'altro dal tenente americano Gene Meredith.

Meredith è giovanissimo, biondo, sportivo, amico di Saint-Ex e inseparabile di Robinson. La sera prima, sabato 29, era andato con Robinson a Bastia. Avevano fatto una passeggiata sul porto ed erano stati invitati a un'escursione lungo la costa francese su un cargo trasportatore di truppe. I due erano rimasti entusiasti, non conoscevano la costa francese ed era una buona occasione per vederla. Gene la mattina dopo doveva avere una missione, ma la sera sarebbe stato sicuramente pronto per l'escursione.

I due aerei devono volare sul confine con la Svizzera, zona Annéssy-Grenoble. Si tratta di una zona ufficialmente "tranquilla", dove non sono stati segnalati caccia nemici. I due aerei si sono appena divisi per dirigersi sulle zone assegnate, quando a nord-ovest di Calvi, a 6.000 metri di quota, Mere-



dith scorge sopra di lui il “treno bianco della sposa”, un caccia tedesco dall’inconfondibile scia bianca. È un Focke-Wulf 190 pilotato dall’asso dell’aviazione germanica Robert Heichele. L’americano è un eccellente pilota, innesca i turbo, motori al massimo, si tuffa in picchiata, risale. Ma il tedesco non lo molla. Una radio tedesca registra la voce di Meredith: «Mi ha avvistato! Mi sta facendo giocare»; e subito dopo la voce concitata: «...sono colpito, precipito... è finita». Una pausa, poi le ultime parole: «...sto per morire...». Silenzio.

Le ricerche in mare cancellano ogni speranza di una sua sopravvivenza. I suoi resti non verranno mai ritrovati. Neppure il suo uccisore, l’asso Heichele, sopravviverà alla guerra, ucciso da una mina.

Saint-Ex conosceva bene Gene, con il quale aveva posato per una foto. Si saprà poi che in quella zona “tranquilla”, solo qualche giorno prima, i tedeschi avevano provveduto a una dotazione di caccia perché temevano potesse essere area di sbarco alleato. La scomparsa di Meredith porta nel campo qualche sgomento, ma Robinson, che aspettava Meredith per l’escursione sulla costa francese, è completamente sconvolto.

Missione sfortunata: non si riportano fotografie neppure da Gavaille. La fotocamera del suo aereo si è accidentalmente aperta e la pellicola è andata distrutta.

Si prepara la nuova missione per il giorno dopo, il 31, e si concorda con il tenente Ziegler. Ma poco dopo sul tabellone dei turni di missione compare il nome di Saint-Exupéry. Non si conosce la causa della sostituzione e ancora una volta nessuno ha pensato al fatto che Saint-Ex aveva superato il numero di missioni autorizzate.

Intanto il pomeriggio del 30, Antoine va a Bastia dove incontra alcune sue conoscenze, il colonnello Rockwell e altri. Si scusa di non poter restare con essi e li invita a cena per la sera dell’indomani alla mensa ufficiali. Poi torna alla villa di Erbalunga.

DUE LETTERE

Sera del 30 luglio. Saint-Ex si prepara alla missione, come altre volte, scrivendo. Scrive due lettere. La prima è per una signora, che per discrezione, non si è mai voluta citare.

L’altra lettera è per l’amico Pierre Dalloz, architetto e urbanista di fama, amico di Antoine che lo aveva rivisto l’anno prima ad Algeri e con il quale aveva imbastito un impegnativo confronto sul futuro della civiltà. È una lettera importante ed è quasi un annuncio di ciò che avverrà: «Caro, caro D. ...Faccio la guerra più seriamente possibile... Sono sicuramente il più vecchio pilota di

Doppia pagina
precedente:
partenza per la
missione

guerra del mondo. Il limite d’età è di trent’anni per il tipo di aereo monoposto da caccia che pilota io. E l’altro giorno, ho avuto un guasto al motore, a diecimila metri di altitudine, sopra Annecy, nel momento stesso in cui compivo... quaranta quattro anni! ...Mi è capitato di tutto dopo che sono tornato nella squadriglia (il ritorno stesso è un miracolo). Ho sperimentato il guasto di un motore, lo svenimento per mancanza di ossigeno, l’inseguimento degli aerei da caccia, e anche un incendio in volo... Qui si è lontano dal bagno di odio, ma malgrado la cortesia della squadriglia, si sente comunque la miseria umana. Non ho mai nessuno con cui parlare. È già qualcosa avere qualcuno con cui vivere. Ma che solitudine spirituale. Se verrò abbattuto non rimpiangerò assolutamente niente. Il termitaio futuro mi spaventa. E odio la loro virtù da robot. Io, ero fatto per essere un giardiniere. Ti abbraccio».

Dalla lettera a Pierre Dalloz sappiamo quindi che Saint-Ex solo in parte aveva raggiunto il suo scopo, che era fundamentalmente quello di sentirsi in armonia col mondo. Era fuggito dalle denigrazioni e dalle polemiche, causate dalla sua posizione politica, ma un’inquietudine più generale rimaneva dentro di lui. Lo intristiva la pochezza umana che travolgeva il mondo, la follia dell’uomo che ubbidiva ciecamente a ordini folli, il “termitaio” umano impazzito. C’è in questa lettera la sua ultima visione dolente di un’umanità in declino. Lui voleva essere un giardiniere dell’anima, scrive, coltivare l’armonia con il mondo e la natura. Se non sarà possibile, allora la fine è preferibile ad un mondo senza senso. Sa che la morte, se ci sarà, avrà il volto e le sembianze di un Messerschmitt.



La difficile vestizione
prima del volo



Fasi di verifica su
Lightning

ULTIMA CENA

Chiude le lettere e mette a posto ogni cosa nella sua stanza. Sistema con cura le carte. Le due lettere sono sul tavolo. Poi, a sera inoltrata, prende la jeep e parte da solo. È invitato ad una cena con il gruppo della giovanissima Yvette Pélissier a Miomo, al ristorante "La salette". Al tavolo Yvette è al suo fianco e, molti anni dopo, ricorderà quella serata. Saint-Ex è molto gioviale, in totale contrasto con lo spirito della lettera che aveva scritto poco prima, ha abbigliamento poco elegante, berretto di sghimbescio, calzoncini e camicia kaki d'ordinanza. Tra una portata e l'altra, Saint-Ex tira fuori il suo mazzo di carte e fa vedere all'amica qualche gioco. Quando si balla, Antoine si fa trascinare nella danza, ma il ballo non è il suo forte e Yvette conserverà il ricordo di un brusco pestaggio di piedi. L'orologio segna le 11 e mezza, Saint-Ex sa che deve andare. Tutti ballano ancora, lui saluta, lascia il ristorante e nella notte parte per Erbalunga.

PREPARATIVI DI VOLO

Nel frattempo il responsabile delle operazioni di volo, capitano Leleu, si è accorto dell'assenza di Saint-Ex. È un'assenza fuori dalla norma, perché la missione dell'indomani è impegnativa e il pilota deve necessariamente riposare. Chiama allora il pilota Siegler e gli dà consegne di prepararsi per rimpiazzare Saint-Ex. L'aiutante Duriez, braccio esecutivo di Leleu nell'organizzazione delle missioni, predispone le carte di volo. Saint-Ex ritorna a notte fonda quando tutti dormono da ore, si distende sul letto, senza spogliarsi.

L'indomani, il 31, alle otto della mattina, è in piedi già vestito. Al tavolo della mensa, colazione con uova fritte e caffè nero, fuma la prima sigaretta della giornata. Vede entrare il pilota Siegler che si sta preparando e capisce di essere stato sostituito. Il suo sguardo esprime un evidente disappunto. Siegler capisce al volo, saluta e scompare senza una parola.

Poco dopo, in anticipo sull'orario, cosa per lui del tutto insolita, Saint-Ex parte verso la pista con la jeep guidata dal luogotenente Duriez. Dà un'occhiata alle carte: missione 33 S176 Mapping Est di Lione su Lightning P38, matricola 223. Autonomia: sei ore di volo. Tempo buono al servizio meteo. Verifiche sull'apparecchio effettuate.

C'è una cosa che non sa: il velivolo 223 è stato destinato a revisione e quello è l'ultimo volo di quell'aereo.

La jeep arriva sulla pista. Gavaille non c'è ed è la prima volta che il comandante non è presente ad assistere alla partenza di Saint-Ex. Davanti

all'apparecchio, Duriez vuole dargli una Colt. Può servire in caso di atterraggio in zona nemica. Lui rifiuta, dice di non aver paura e che non accadrà niente. All'assistenza sono presenti anche i meccanici, il sergente maggiore Potter e Charles Suty, un giovanissimo aviere che aveva disertato la leva del governo collaborazionista ed è ora tutto emozionato quando gli dicono che quello che ha di fronte è Saint-Exupéry. A distanza di anni l'aviere ricorderà quei momenti e la particolarità di quel block notes e matita legati alla gamba del pilota.

I meccanici hanno finito i controlli; ha inizio il rito della vestizione, che è cosa complessa. Anzitutto vestito fine a manica lunga, poi il "mouse" o il "souris", una combinazione completa di resistenze adatte a sopportare i meno 50 gradi su quell'aereo privo di riscaldamento. Poi una tuta da meccanico, scarpe riscaldate, cuffie con fascia per la radio, un microfono sotto la gola, guanti foderati di pelliccia, maschera per l'ossigeno. E poi occorre infilare il gilet galleggiante e il paracadute-zaino dorsale, allacciare la bombola di ossigeno di emergenza sulla gamba sinistra e fissare il gommone pneumatico. Infine: calcolatrice, due razzi, un sacchetto con viveri per due giorni, un borsellino con un po' di denaro del paese sorvolato. Con tutto quell'armamento si suda, ma si sa che poco dopo si morirà di freddo. A 10.000 metri si gela, l'ossigeno è scarso e i polmoni faticano. Due meccanici lo aiutano a infilarsi nella stretta carlinga dove, grosso com'è, entra di misura. Il tettuccio di plexiglas scorre e si rinchiede sopra la sua testa.

UN BEL GIORNO PER VOLARE

Lunedì 31 luglio 1944, campo di Borgo, bella giornata per volare nel cuore dell'estate dell'Isola della Bellezza. Luce abbagliante del mattino, occhiali da sole, colline chiare sulla linea dell'orizzonte ed erba gialla sulla pista bagnata. Sembra uno scenario da vacanza ed è invece un teatro di guerra. Il tenente Duriez salta giù dall'ala dell'aereo. Il pilota è pronto al volo, tutt'uno con il suo apparecchio, tasta gli interruttori delle camere fotografiche a portata di mano, sistema sul cruscotto le carte di volo e lo schema della missione. Ancora dieci minuti servono ai meccanici per l'ultimissima verifica e a Saint-Ex per fumare l'ultima sigaretta. Accende la radio, chiama il controllo, che in codice si chiama "Colgate", mentre l'aereo di missione è il "Dress down" numero sei. Il pilota scandisce: «Colgate, from Dress down number six, may I taxi and take off». Si sa che non gli piace parlare inglese. Ma il controllo a terra è tutto americano e l'inglese è da regolamento. «Colgate, da Dress down numero sei, posso rullare e decollare?»

Dal controllo arriva l'autorizzazione: «Ok number six, you can taxi and

take off». L'aviere Charles Suty toglie i cunei ai carrelli, il sergente Potter dà il via con la mano.

Il pilota accende il quadro. Il rombo dei 3.000 hp riempie di colpo l'aeroporto. L'aereo scivola verso la pista di decollo, corre sul percorso erboso, si stacca da terra e in un istante è un grande uccello azzurro nel cielo.

La missione passa sui luoghi di casa di Saint-Exupéry. Su Cabris, nell'alta Provenza, dove abita la madre Marie e sul paese di Agay dove abita sua sorella Gabrielle. C'è chi dice che la baia di Agay sia una delle più belle del mondo. Saint-Ex può osservare i panorami costieri del sud della Francia, un mare che si confonde col cielo in un unico lenzuolo celeste. Agay col suo castello, dove c'è stato il suo matrimonio religioso con Consuelo, non è una vera e propria città, è una frazione del comune di Saint-Raphael. Può vederlo incastonato lungo il litorale nella regione della Provenza-Costa Azzurra. Lì è casa sua.

DIECI MINUTI

Gavoille si alza verso mezzogiorno. Aveva fatto tardi la notte precedente e ha dormito fino a quell'ora, per lui insolita. Salta sulla jeep, si porta sulla pista e apprende del decollo di Saint-Ex. Gli dicono che alle 8.30 c'era stato il contatto radio, poi dal Lightning non è arrivato alcun segnale. Non c'è risposta.

Occorre aspettare fino alle 13, ora massima di rientro, stabilita dall'autonomia dell'aereo. Si sa che Saint-Ex ha l'abitudine di sfruttare appieno il tempo dell'autonomia. Ma è molto strano che non ci sia segnale. E alle 13 ancora nessun segnale. La situazione diventa preoccupante.

Il capitano Robinson è nella tenda di Meredith a fare l'inventario degli oggetti personali da spedire alla famiglia del pilota abbattuto il giorno prima. Un aviere si affaccia nella tenda: il capitano Gavoille lo vuole a rapporto immediato al Controllo di settore. Robinson arriva alla tenda delle operazioni assieme alla jeep di Gavoille. Il capitano è teso, i denti stretti. Parla rapidamente: «Saint-Ex è disperso!». Coprono in velocità i chilometri che li separano dalla sala di controllo. Nella sala Robinson si attacca al microfono: «Hallo! Hallo! Base Bastia Borgo a Dress down 223, dateci posizione!» Nessuna risposta. Un radar annuncia la traccia di un aereo non ben identificato che vola basso a nord della Corsica. Gavoille si riprende. Non può essere che lui! Passano lunghi minuti, poi il contatto radio precisa che si tratta di un aereo americano di rientro alla base. Si ripetono gli annunci: «Qui Borgo, 223, rispondete...». Niente. Si passa al telefono, al coordinamento delle operazioni aeree, si chiamano tutti i radar del Mediterraneo del nord. Nessuno ha visto Saint-Ex, nessuno lo ha sentito.



Nella sala sale la tensione. Arrivano altri compagni, Gavoille è attaccato al telefono, Robinson è collegato via radio. Il ritardo di dieci minuti è una banalità in una situazione di normalità, ma diventa una tragedia, quando, in una missione di volo, segna il limite massimo di autonomia. Saint-Ex conosceva il dramma di quei dieci minuti. Lo aveva anche scritto, riferendosi al suo amico Mermoz, quando si era inabissato nell'Atlantico: «Non conosco nulla di più tragico del ritardo... E quando sono passati dieci minuti, che nella vita ordinaria non darebbero nemmeno l'impressione di aver atteso, d'improvviso, tutto si irrigidisce. Il destino ha fatto la sua apparizione. Tiene gli uomini in suo potere. Su di loro è stata pronunciata una sentenza. Il destino ha già giudicato e noi tratteniamo il respiro».

DISPERSO

Si fanno ipotesi di ritardo tecnico. Può essere un atterraggio forzato. Saint-Ex ne ha fatto tanti nella sua carriera. O un salvataggio col paracadute. Forse una panne di ossigeno. Si sa che Saint-Ex consumava molto ossigeno con quella corporatura gigantesca. Non si vuole credere al peggio. Ma col passare del tempo tutte le spiegazioni ottimistiche divengono man mano meno plausibili. Alle 14.30 non c'è tecnicamente più alcuna possibilità che l'aereo sia ancora in volo. Il limite di autonomia è stato superato. Gavoille si

La villa degli
ufficiali francesi ad
Erbalunga, Corsica

alza e parla con voce lenta: è inutile aspettare. Lui e Robinson lasciano la sala controllo senza una parola. Ricorderanno quei terribili dieci minuti di attesa per tutta la vita. Sono consapevoli che potrebbero aver perso più di un pilota.

Alle 15.30 Robinson segna sul registro dei voli: «Pilot did not return and is presume lost». «Non rentrée» è scritto nel diario di marcia della squadriglia francese II/33. «Missione foto in alta quota sul sud della Francia. Non pervenute».

L'AMAREZZA DEL CAPITANO

L'amarezza di Gavoille è grande. Si sente in colpa. Sapeva che non avrebbe dovuto farlo volare. E in più, per la prima volta, non lo aveva assistito alla partenza.

Rientra ad Erbalunga e assieme al capitano Leleu comincia a fare l'inventario degli oggetti personali di Saint-Ex. Il letto non è sfatto. Sul tavolo due lettere, indirizzate ad amici, una a Pierre Dalloz e l'altra a una signora. Lui le farà arrivare a destinazione.

Ignari di ogni cosa, arrivano da Bastia gli ospiti che Saint-Ex, il giorno prima, aveva invitato a cena. Sono il colonnello Rockwell, il colonnello Baralés, il comandante Martin. Per tutti la notizia è un colpo, tutti sono profondamente scossi. Gavoille affida le due lettere al colonnello Rokcwell perché le inoltri per posta aerea agli indirizzi scritti sulle buste.

Qualche giorno dopo, Gavoille, attraverso il capitano Corre, fa consegnare la cartella dei manoscritti e le valigie di Saint-Ex ad Algeri al dottor Pelissier.

Giungono fuori tempo due telegrammi di Consuelo: «Tua lettera mi fa piangere di gioia.» E al comando militare: «...supplico prendervi cura di mio marito e riportarmelo tutto intero».

Dai controlli successivi effettuati da Gavoille, attraverso i grafici radar, risulta che l'aereo 223 non ha mai attraversato la costa sud della Francia in fase di ritorno. Neppure risultano in quella zona combattimenti aerei sul mare. Ma tutti conservano la speranza di rivedere ancora vivo il poeta scrittore, avvezzo ad atterraggi rocamboleschi.

ATTESA E SPERANZA

A dare la notizia per prima è Radio Algeri, che comunica asetticamente la scomparsa del comandante pilota Saint-Exupéry, senza ulteriori dettagli.

La famiglia di Saint-Ex apprende l'annuncio dalla radio. Di quel drammatico momento esistono testimonianze. Un parente di Saint-Ex, Francoise More-

au de Balasy, imparentato con gli Agay, faceva parte della Resistenza a Grasse, impegnato a preparare lo sbarco in Provenza. Diverrà poi ufficiale delle FFL e continuerà la guerra fino alla occupazione della Germania. «Quel giorno mi trovavo con mia cugina Gabrielle, sorella di Antoine, a casa di Marie, a Cabris, come talvolta mi accadeva. Quando la radio ha annunciato la scomparsa dell'aereo di Saint-Ex, Marie è rimasta dritta come un fusto, in silenzio. Me la ricordo, alta e nobile, in un lungo abito scuro».

Saint-Ex è scomparso nel cielo. Ma molti tra quelli che lo conoscono, dubitano della veridicità della notizia e non credono alla morte del poeta pilota. Nella sua carriera Saint-Ex ha abituati amici e familiari alle finte morti, a incidenti gravi, dai quali ricompariva come per miracolo. "Zietto dei miracoli", lo definiva il nipote Jean d'Agay. La famiglia rimane unita a Cabris in attesa tra angoscia e apprensione. Ma la speranza col passare dei giorni si affievolisce. «Anche se Marie, i figli e nipoti aspetteranno il ritorno di Saint-Ex pressappoco fino alla Liberazione», è la testimonianza di Jean d'Agay.

Intanto nei giorni a seguire compare un comunicato ufficiale dell'Aeronautica militare che dichiara Saint-Ex «disperso».

L'8 agosto le due lettere che Saint-Ex aveva scritto arrivano ad Algeri a Pierre Dalloz, ancora costernato dalla notizia della scomparsa. Sono dentro una unica busta spedita per posta aerea. La seconda lettera sarà inoltrata a Londra alla signora destinataria. La lettera di Pierre Dalloz, l'ultima lettera di Saint-Ex, sarà poi donata alla Biblioteca Nazionale di Francia e resa pubblica.

I giornali di Francia invitano ancora alla speranza. "Le Figaro" del 30 settembre 1944 scrive: «Non vogliamo credere a quel breve comunicato. Nonostante tutto, continuiamo a sperare e a ricordare quante volte in passato Saint-Ex ha giocato a nascondino con la morte».

Il 25 agosto 1944 le truppe alleate effettuano lo sbarco in Provenza. La guerra corre verso la sua conclusione.

La scomparsa di Saint-Ex è ormai una realtà certa per tutti, ma la modalità rimane avvolta nel mistero e attorno all'intera vicenda si crea un alone di leggenda. Sulla stampa circolano ipotesi diverse: ennesimo incidente di Saint-Ex o guasto meccanico del sofisticato P38? E non si esclude l'ipotesi di suicidio, evocando alcuni aspetti depressivi del carattere di Saint-Ex e un certo anelito all'eroismo. E perfino una premeditazione dello scrittore al fine di costruire il suo mito e conquistare una sorta di immortalità. Un'ipotesi subito esclusa dalla famiglia, considerando che il senso di responsabilità era per Saint-Ex al di sopra di ogni altro valore. Le ricerche per chiarire il mistero iniziano già alla fine degli anni Quaranta. La famiglia non si appassiona a nessuna ipotesi sulle modalità della scomparsa, né agli esiti delle ricerche. La madre Marie rilascia una sola laconica dichiarazione: «Dovunque sia Antoine, lasciamolo in pace».

VIVERE SENZA SAINT-EX



CONSUELO, LA LUNGA ATTESA

Consuelo apprende la notizia a New York nella sua casa di Beekman Place. Anche lei attende e spera a lungo. Quando è ormai convinta che Tonio non tornerà, fa celebrare una grande messa. Per superare l'abbattimento e trovare la forza di andare avanti continua a scrivere ad Antoine lettere appassionate, una ogni domenica. Pensa di leggerle in caso di un ritorno di Tonio. Sono le sue *Lettres du dimanche*: «Non ho nessuno da amare, nessuno da aspettare, da abbracciare. La mia casa si è fatta piccola. Solo la mia finestra rimane aperta per far entrare il cielo dove te ne sei andato, volando via». E poi: «Non posso credere che non tornerai più. Ecco perché rimango a New York in questa città di ferro».

Col cane Annibal ritorna a Benin House per ritrovare l'atmosfera di quando era stata felice con Tonio. «Sono nel tuo salottino di Bevin House. Il *Piccolo Principe* è qui sul tavolo dove è nato. Sono sola con Annibal e la mia vecchia nurse Antoinette; la tengo con me perché ha pianto assieme a me... Ti darò le mani nel sonno per non essere mai separata da te. Amore mio, ritorna...».

Scriverà quelle lettere domenicali fino al 1948, quando Saint-Ex sarà ufficialmente dichiarato dallo stato francese «morto per la Francia». Intanto dedica il tempo a sistemare l'enorme quantità di materiali lasciati da Antoine: manoscritti, disegni, acquarelli, molte lettere, alcune indirizzate e non spedite alle amiche-amanti, che Consuelo si rifiuta di leggere. Non le leggerà mai, ma le conserva perché, scrive, sono ormai «patrimonio di tutti».

Denis de Rougemont abita vicino a lei a Beekman Place, in un appartamento attiguo. Si vedono spesso assieme e corrono voci di una storia di amicizia affettiva. Lui vorrebbe essere l'esecutore letterario di Saint-Ex, ma Consuelo non gli concede alcun mandato. Lei deve lasciare l'America per andare in Francia: l'appartamento costa troppo e lei deve dedicarsi a rappresentare la memoria del marito. In Francia incontra la famiglia Saint-Exupéry, ma i rapporti non vanno bene. Si presentano subito disaccordi sulla gestione dei diritti e della memoria del poeta pilota.



Consuelo in un
ritratto
di Man Ray

Ancora peggio vanno le cose con Nelly de Vogüe, cui Antoine ha destinato i manoscritti più preziosi e che ora si dedica a una loro sistemazione.

In questa difficile situazione Consuelo conserva il suo carattere forte e determinato; è lei a rappresentare l'immagine dello scrittore in pubblico nelle innumerevoli iniziative a lui dedicate. Alle volte è accompagnata dalla madre di Antoine o dalla sorella Simone. Ma è soprattutto lei che inaugura decine di scuole, taglia nastri, sovrintende a iniziative commemorative e azioni per l'infanzia. Viaggia come ambasciatrice dell'Air France per promuovere i voli aerei nel nome di Saint-Exupéry. Custodisce lo sconfinato archivio dello scrittore e ogni tanto tira fuori un manoscritto e lo affida a qualche giornale. Predilige la rivista aeronautica «Icare». E non dimentica la sua identità di artista; tiene rapporti con i grandi del secolo, da Picasso a Max Ernst. Così, tra inaugurazioni e commemorazioni, si inseriscono mostre e vernissages nella Parigi dell'arte. Dipinge tele audaci e colorate come il suo carattere, evocatrici del suo paese d'origine. Le mostre sono affollate, molti visitatori hanno in mano una copia del *Piccolo Principe* per avere una dedica dalla donna che identificano con la rosa della favola, divenuta ormai celebre nel mondo.

Qualche amarezza la insegue. Non solo le tensioni con la famiglia di Antoine. Nel 1948 è uscito per Gallimard *Cittadella*, l'opera desunta dagli appunti di Saint-Ex, riordinati da Nelly de Vogüe. Nell'elaborazione dell'opera, Consuelo non ha avuto alcun coinvolgimento. E un anno dopo la stessa Nelly de Vogüe pubblica la biografia di Saint-Ex, dove il ruolo di Consuelo appare fortemente ridimensionato, neppure si fa cenno che fosse sposata ad Antoine. Lei se ne duole molto con Marie, l'unica della famiglia che le aveva sempre mostrato affetto. Delusa, si ritira da Parigi, compra una cascina in campagna sulle colline di Grasse. L'asma la fa tossire più forte del solito, comincia ad abbandonare la mondanità a cui era da sempre legata, ritirandosi nella campagna a custodire i ricordi degli anni felici.

JOHN PHILLIPS, L'AMERICANO PENITTO

John Phillips, il reporter di «Life», autore del reportage fotografico che doveva accompagnare la *Lettera ad un americano*, scritta ad Alghero da Saint-Ex, rimane per lungo tempo sconvolto dalla scomparsa dell'amico. Si ritiene responsabile per avere forzato la volontà dei comandi militari al fine di farlo volare. Non se la sente di pubblicare né le foto, né lo scritto che Antoine gli aveva regalato. Viaggia molto, diventa un grande testimone dei principali eventi storici del Novecento.

Dopo la guerra aveva sposato l'italiana Anna Maria Borletti, acquistando quasi un'altra nazionalità. Soltanto molti anni più tardi, nel 1994, Charles-Henri Favrod, studiando gli archivi di John Phillips a New York, scopre la forza di quel reportage fatto ad Alghero e mai pubblicato. Ottiene, non senza difficoltà, la possibilità di recuperare quelle immagini ancora inedite e di avviare la loro pubblicazione. Il libro *Poet and pilot*, con le fotografie di Alghero e il testo di *Lettera a un americano* sarà un evento mondiale.

RICONOSCIMENTI FUORI TEMPO

Riconoscimenti tardivi della nazione francese arrivano a iniziare dal 31 luglio 1945. A un anno dalla scomparsa dello scrittore, De Gaulle fa celebrare nella cattedrale di Strasburgo una commemorazione di Stato alla memoria di Saint-Exupéry.

Nel 1948 lo scrittore pilota diventa per la Francia "morto per la patria". E nel marzo 1950 gli è attribuita la medaglia d'oro al valore militare. La motivazione recita: «Per aver dimostrato nel 1940 e nel 1943 la sua passione nel servire la patria e la sua fede nel destino della Francia» e «trovato una morte gloriosa, il 31 luglio 1944, al ritorno da una missione ricognitiva sul paese occupato dal nemico». In fondo era ciò che Antoine più desiderava.

Il 29 giugno 2000, nel centenario della nascita, a Saint-Exupéry è intitolato l'aeroporto di Lione.

LA CORSA DEL PICCOLO PRINCIPE

Dopo l'uscita negli USA nel 1943, in inglese e in francese, *Il Piccolo Principe* esce in Francia nel '46, pubblicato da Gallimard. Comincia la sua corsa con un'espansione senza precedenti nella storia del libro. La misteriosa scomparsa di Saint-Ex favorisce l'identificazione dello scrittore con il personaggio della favola. Lui è il Piccolo Principe e Consuelo, al centro del racconto, è la rosa. Che rappresentasse la rosa, Consuelo lo ha sempre saputo, ma ora c'è qualcosa di più. Quella creatura che cresce, che si afferma nel mondo, è ciò che rimane del loro amore, diventa il figlio che non hanno potuto avere. Consuelo si affeziona ogni giorno di più al Piccolo Principe, lo disegna più volte, lo scolpisce, e a tutti quelli che le chiedono una dedica sul libro, scrive: «Con il buon ricordo del Piccolo Principe e della sua rosa. Consuelo de Saint-Exupéry». La fortuna del libro è immensa. Attraverso gli anni rivela la sua universalità, capace di superare ogni spazio ed ogni tempo.

I MISTERI DELLA SCOMPARSA



TESTIMONIANZE INCERTE

Il mistero della scomparsa di Saint-Ex appassiona studiosi e ricercatori; negli anni diventa una sorta di giallo sul quale molti si impegnano ad indagare. Le ricerche iniziano fin dalla fine degli anni Quaranta con esiti molto incerti,

Nel 1972 esce un documento postumo dell'allievo ufficiale tedesco Robert Heichele, che testimonia di aver sparato su un Lightning la mattina del 31 luglio '44, intorno a mezzogiorno.

Scrivendo Heichele che quella mattina lui e il sergente Hogel, a bordo dei loro FW 190 'naso lungo', alle 11.56 tra Le Logis e Castellane, intercettarono un Lightning: «Volava duemila piedi più alto di noi, ed era fuori dal nostro tiro. Ma improvvisamente il Lightning cominciò a scendere. Io mi sistemai in posizione di tiro, centocinquanta metri dalla sua coda. Alla prima raffica lo mancò. Cambiai posizione, sparai ma era troppo veloce e la raffica si disperse in aria. Lui tentò la fuga buttandosi in picchiata, io gli fui dietro e riuscii ad avvicinarmi fino a trenta metri. Allora sparai e subito una scia bianca si sprigionò dal motore destro, l'aereo perse quota e s'infilò in mare. Nessun paracadute».

Heichele non può confermare la testimonianza perché è stato a sua volta ucciso alla fine del 1944 e non c'è nessuna certezza che l'aereo abbattuto fosse quello di Saint-Ex.

Venti anni dopo una nuova testimonianza: un abitante di Carqueiranne dice di aver visto cadere un Lightning nella sua zona, dove era stato ripescato un soldato poi sepolto nel cimitero dei senza nome. Qualcuno pensa che può essere il caso di riesumare quella salma e fare una verifica del DNA per vedere se si tratta di Saint-Ex, ma la famiglia si oppone. Le parole della madre Marie sono ancora oggi ricordate dal nipote Jean d'Agay: «Là dove si trova Antoine, sta bene, lasciatelo riposare in pace».

UN INDIZIO SICURO

Nel 1998 il primo indizio sicuro arriva dal fondo del mare. Un pescatore di Cassis, Jean-Claude Bianco, nella zona di Sormiou, al largo di Marsiglia pesca un cinturino d'orologio. Deve issarlo con sforzo perché è incagliato ad un pezzo di tessuto infeltrito. È il cinturino di Saint Exupéry, porta l'iscrizione "ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY CONSUELO C/O REYNAL & HITCHCOCH INC. 386 4TH AVE. N. Y. USA".

Era un regalo di Consuelo, che vi aveva fatto incidere l'indirizzo dell'editore perché con la sua distrazione Antoine ogni tanto perdeva la strada. È la prima prova certa che in quei fondali giace l'aviatore poeta. Il tessuto rigettato in acqua doveva essere sicuramente un frammento degli abiti di volo.

Tuttavia non è certo che il relitto dell'aereo si trovi nell'area del ritrovamento del braccialetto, perché nel fondo del mare potrebbe essersi spostato. Si susseguono da parte di diversi enti tentativi di acquisizione del cinturino, poi recuperato dalla famiglia ed inviato al museo di Le Bouget, dove tuttora si trova.



Il braccialetto
in fondo al mare

UN AEREO IN FONDO AL MARE

Si rilanciano le indagini impegnando le più moderne tecnologie di ricerca subacquea.

I primi resti di un velivolo P38 sono ritrovati nel 2000 da un sub professionista, Luc Vanrell, a sessanta metri di profondità, al largo dell'Île de Riou, non lontano da Marsiglia e dal tratto di mare in cui, due anni prima, era stato ritrovato il braccialetto.

Un altro sub, appassionato anche di aviazione, Philippe Castellano, mette assieme le informazioni in possesso di Vanrell con dati riguardanti tutti i P38 scomparsi nel sud della Francia e ipotizza che quello trovato deve necessariamente essere l'aereo di Saint-Exupéry. Ma il governo di Parigi vieta le esplorazioni indipendenti e impone un veto di immersione nell'area del ritrovamento. Nell'ottobre del 2003 il Ministero della Cultura dà alla società Geocan l'incarico di raccogliere i resti del velivolo. «Quando ho visto il numero di serie mi sono venute le lacrime agli occhi», è la dichiarazione di Pierre Becher, capo della Geocan. I ricercatori hanno confrontato il numero di serie 2734 inciso dalla Lockheed sulla carlinga, con il numero di registro militare dato all'aereo: 42-68223 e hanno ottenuto la conferma tanto attesa. Deve essere l'aereo di Saint-Ex. Resta però il mistero sulle cause del disastro. «Le eliche non sono deformate», dichia-

ra Castellano, «e non ci sono buchi di proiettili. L'unica ipotesi, che l'analisi dei resti permette, è di una caduta in picchiata. Ma è solo un'ipotesi».

La perizia sul relitto è svolta con cura da parte dell'Ufficio Inchieste Incidenti del Ministero della Difesa francese. La relazione, indirizzata ai servizi dell'Aeronautica Militare, registra che i resti dell'aereo ritrovato appartengono con alta probabilità a quello pilotato dal comandante Saint-Exupéry e dichiarato disperso. Il rapporto precisa inoltre che i resti del velivolo sono stati rinvenuti prioritariamente da Luc Vanrell. La nuova perizia deduce con certezza che il velivolo ha subito un impatto molto violento con la superficie marina, come se l'aereo fosse caduto quasi in verticale frantumandosi in molti pezzi, mentre nessuna traccia certa può indicare segni di un possibile cannoneggiamento da parte di altro aereo. Una ipotesi che però non si può nemmeno escludere dato che dell'aereo sono state trovate solo alcune parti.

Una successiva indagine di approfondimento, condotta dal Ministero della Difesa, parla di «altissima probabilità» che l'aereo ritrovato sia proprio quello di Saint-Exupéry. I cimeli dell'aereo sono oggi visibili al pubblico, esposti al Museo dell'aria e dello spazio di Le Bourget, in una sezione dedicata al poeta pilota.

“HO SPARATO A SAINT-EX”

Il colpo di scena arriva nel 2008 quando, nel corso di un'indagine tesa a intervistare tutti i piloti della Luftwaffe superstiti della Seconda Guerra mondiale, con l'obiettivo di scoprire nuovi elementi sulla fine di Saint-Ex, viene fuori un ex pilota tedesco, Horst Rippert, che afferma di essere stato lui ad abbattere un Lightning P38, il 31 luglio 1943, nella zona di Marsiglia.

Rippert dichiara: «Potete smettere di cercare, ho abbattuto io l'aereo di Saint-Ex».

Horst aveva all'epoca 24 anni e una buona esperienza di azioni aeree. Lui racconta di essere decollato a mezzogiorno dalla base di Les Milles con il suo Messerschmitt da combattimento, quando i radar gli segnalano in alta quota una presenza non ben identificata. Non individua subito l'aereo nemico, sta per rientrare alla base, quando sul cielo di Lione vede il bimotore azzurro sopra di lui. Non sa che su quell'aereo c'è lo scrittore che aveva amato fino dai tempi del liceo. Lo insegue e spara alle ali per consentire al pilota di paracadutarsi. Il P38 precipita e s'inabissa nel mare. «Ho saputo giorni dopo che l'aereo che avevo abbattuto era probabilmente quello di Saint-Ex, ma per anni, non per giorni, ho continuato a sperare che non fosse lui. Non avrei mai tirato su quell'aereo, se avessi saputo».

Ma come ha fatto Horst a sapere che quello era proprio l'aereo di

Saint-Ex? E perché ha tenuto quel segreto per 64 anni? Lui non è un personaggio qualunque. Dopo la guerra era diventato giornalista di un'importante rete televisiva tedesca, specializzato in cronache sportive. Aveva fatto parte anche dell'organizzazione delle Olimpiadi del 1972, quelle rimaste famose per l'attacco del terrorismo palestinese. Horst giustifica il suo lungo silenzio con il motivo che la rivelazione avrebbe nociuto alla sua carriera di giornalista. E sarà forse questa la ragione, ma è anche vero che uno scoop di quel genere è molto appetibile soprattutto nel mondo del giornalismo. Le confessioni di Horst sono dettagliate, ma molto tardive e rese in età molto avanzata, 88 anni. Dalla famiglia Saint-Exupéry le rivelazioni di Horst sono valutate con attenzione, ma non confermate. Al momento nessuna prova risolutiva svela la dinamica della morte di Saint-Ex. Troppe voci contraddittorie, troppo forte la spinta a creare miti e a raccogliere visibilità.

François d'Agay, il maggiore dei figli di Gabrielle, sorella dello scrittore, non aveva ancora venti anni e combatteva nella Resistenza francese, quando Saint-Ex sparì nei cieli di Francia. E non volle mai sposare nessuna ipotesi su quella scomparsa.

Ma nell'aprile del 2013, mentre a Parigi si inaugura una mostra per i 70 anni de *Il Piccolo Principe*, François d'Agay, nipote di Saint-Exupéry, 88 anni, e Horst Rippert, 91 anni, il pilota tedesco che ha ammesso di aver colpito l'aereo dello scrittore, si sono incontrati e stretti la mano. Ma oggi Olivier d'Agay, il pronipote direttore della Succession Antoine de Saint-Exupéry-d'Agay, raccontando quell'incontro, in un primo tempo tenuto segreto, rileva che una prova inconfutabile non esiste, ma che la versione fornita dal pilota della Luftwaffe può essere credibile.

MISTERO INSOLUTO

Il mistero della morte del poeta pilota non si svelerà mai e in fondo non è poi così importante. Saint-Ex rimane registrato ufficialmente come SFS, ovvero senza fissa sepoltura. Noi sappiamo che morì in volo, da cavaliere del cielo ed eroe di guerra, esattamente come voleva.

Ricordiamo le parole che aveva scritto nella lettera a Pierre Dalloz, datata un giorno prima della sua scomparsa: «Se mi ammazzano, non rimpiangerò assolutamente nulla. Il futuro terribile mi spaventa...».

L'epilogo lui l'aveva previsto molti anni prima, scrivendo all'amica Nelly: «Aspetterò la notte, se posso vivere ancora, per andarmene un po' a piedi sulla strada maestra che attraversa il nostro paese, avvolto nella mia beatitudine solitaria, al fine di sapere perché devo morire.»

UNA CONTROVERSA EREDITÀ



LE VALIGIE DELLO SCRITTORE

Saint-Ex non lascia alcun testamento, solo alcune raccomandazioni, che possiamo conoscere da due lettere indirizzate a Marie de Saint-Exupéry, in risposta ad una richiesta di chiarimento sulla destinazione dei manoscritti lasciati dallo scrittore. La prima è del comandante della squadriglia II/33, René Gavoille: «Il comandante Saint-Exupéry non ci parlava mai di questioni personali, era molto riservato. Sapevamo quale importanza attribuisse al suo lavoro letterario, sebbene ne parlasse poco, anche se noi ovviamente eravamo a conoscenza della valigia con chiusura a combinazione in cui conservava i testi che stava scrivendo. Solo quando fummo alla base di Borgo (Bastia), in Corsica, Saint-Ex mi parlò di quella valigia. Allora mi disse che conteneva le sue ultime opere e che, se gli fosse successo qualcosa, avrei dovuto portarla ad Algeri al dottor Pelissier, che mi aveva presentato nel 1940, il quale aveva istruzioni di consegnarla a una delle sue amiche, la signora V. (Nelly de Vogüé). Conoscevo personalmente questa persona, che era venuta spesso a trovarci al Gruppo durante la campagna '39-40. Il comandante Saint-Ex mi esprimeva quel desiderio negli ultimissimi giorni che precedettero la sua scomparsa...».

Quando il 31 luglio 1944, non lo vedemmo tornare, non credemmo tuttavia alla sua scomparsa definitiva. Lo sbarco al Sud della Francia era imminente ed essendo previsto il trasferimento della mia squadriglia, avevo fatto consegnare dal capitano Corre gli effetti personali del comandante de Saint-Exupéry, in particolare la valigia con chiusura a combinazione contenente i manoscritti, al dottor Pelissier ad Algeri».

La seconda testimonianza è di Pelissier, l'amico che ospitò Saint-Ex ad Algeri per quasi un anno, dal maggio del 1943 al febbraio del 1944. Da lui volò in seguito lo scrittore per una visita di amicizia il 25 luglio del '44. Scrive a Marie: «Il desiderio che aveva espresso così chiaramente era che la valigia contenente i manoscritti fosse consegnata a Nelly de Vogüé, che a sua volta si sarebbe pre-

murata di farla avere a Gallimard. Possiedo la lettera autografa in cui Antoine mette nero su bianco le sue volontà. È scritta sul retro di un ordine del 7 maggio 1944. Quelle righe sono l'abbozzo, sfortunatamente incompiuto di un testamento. ...La valigia in tessuto, la cui combinazione è il numero 240, contenente i manoscritti, non doveva finire a Consuelo».

Anche Consuelo aveva scritto al dottor Pelissier, chiedendo chiarimenti sui materiali lasciati dal "suo Tonio". Fin dal 1945 l'eredità di Antoine era diventata controversa tra la famiglia di Saint-Ex e la moglie Consuelo. Per mettere un po' di ordine viene redatto un doppio inventario dei beni dello scrittore, contenuti nelle valigie che aveva lasciato ad Algeri dal dottor Pelissier. Ci sono poi le valigie che Saint-Ex portava con sé e che erano state consegnate da Gavaille, tramite il capitano Corre, a Pelissier; una valigia in cuoio rossiccio con oggetti personali, abiti, una copia del primo libro pubblicato dalla sua amica Louise de Vilmorin, intitolato *Sainte-Unefois*, e una valigia più piccola con lettere e fotografie. C'è soprattutto la grande valigia in tessuto a righe con combinazione 240, contenente lettere, quaderni in cuoio rosso e cinque rilegature con scritti a macchina, il dattiloscritto in bozza di *Cittadella*.

In mancanza di testamento, la legge francese prevede che i diritti delle opere possano appartenere sia alla famiglia di origine dello scrittore che alla vedova. Così di fronte ad una mancanza di accordo, si arriva ad una divisione al cinquanta per cento. Ma subito dopo Consuelo contesta l'accordo, esibendo alcuni documenti in cui lo scrittore la dichiara erede unica; documenti che la famiglia di Saint-Ex ritiene non veritieri. Si profila una clamorosa causa giu-

Calmaio e penna di Saint-Ex



Il baule blu

diziaria, alla quale Marie si oppone, consapevole che avrebbe danneggiato l'immagine di Antoine. Nel 1947 si giunge ad un nuovo accordo. Gli introiti dei diritti sulle opere saranno divisi ugualmente tra le due parti, ad eccezione dei diritti maturati negli Stati Uniti che spetteranno unicamente alla moglie dello scrittore. Consuelo rinuncia al diritto morale sulle opere, ma continuerà per anni ad alimentare il contenzioso avverso alla famiglia di Saint-Ex. Quanto ai dattiloscritti consegnati a Nelly de Vogüé, questi sono da lei accuratamente riordinati, come probabilmente voleva Saint-Ex, e pubblicati da Gallimard nel 1948 col titolo *Cittadella*. I dattiloscritti originali e ogni altro documento sono consegnati da Nelly alla Biblioteca Nazionale di Francia con divieto di consultazione per cinquanta anni.

Negli anni Settanta si spengono i protagonisti che avevano affiancato l'avventura umana di Saint-Ex. Marie muore nel 1972 a novantasette anni. Consuelo muore nel 1979, a 78 anni, a Grasse, senza figli; lascia al suo segretario José Martinez Fructuoso la grande eredità Saint-Ex, una quantità enorme di documenti, vestiti, oggetti, tra cui gli acquarelli originali del *Piccolo Principe*. Il suo erede tenta ancora oggi di rimettere in discussione l'accordo del 1947.

Oggi, nel 2012, dopo molti anni di rinvii e polemiche tra istituzioni, la casa dove Saint-Exupéry trascorse la sua infanzia, il castello di Saint-Maurice-de-Reméns, dovrebbe finalmente essere trasformato in un museo dedicato allo scrittore. Un omaggio tardivo della nazione per la quale lo scrittore ha dato la vita.

ALTRI EREDI

Ma altri detentori di diritti vengono alla luce. Tra questi la Paramount. Si scopre che i diritti per l'adattamento cinematografico del *Piccolo Principe* erano stati ceduti con regolare contratto in esclusiva il 16 giugno del 1943, ap-



pena due mesi dopo la pubblicazione del libro, da Saint-Ex ad Orson Welles per la Paramount. Lo scrittore a quella data era già partito per la guerra, ma aveva dato il suo consenso e aveva ricevuto il compenso, che era stato molto allettante: 12.500 dollari. Welles aveva in mente un grande progetto, che fondeva cinema con cartone animato. Aveva richiesto subito la collaborazione di Walt Disney, la più grande autorità in materia. A Disney l'opera piaceva molto, ma era poco interessato a lavori che non portassero unicamente la sua firma. Così alla fine la collaborazione non andò in porto. Si produsse un film mediocre, che non lasciò il segno. Il film fu realizzato nel 1974 dal regista Richard Kiley con Steven Warner nel ruolo del Piccolo Principe e non fu propriamente un capolavoro. Riportare sul grande schermo la poesia del *Piccolo Principe* non deve essere facile. Forse lo sarà un domani. Molti registi e produttori hanno avanzato il desiderio di realizzare una grande opera cinematografica sul *Piccolo Principe*, ma ancora oggi la Paramount pone un divieto invalicabile.

CONCLUSIONI PROVVISORIE

Alla fine i veri eredi di Saint-Exupéry siamo tutti noi. I suoi scritti e la sua stessa vita risvegliano in noi la riflessione sul mondo che viviamo. Il *Piccolo Principe* è stato scelto dall'ONU come icona di un mondo a misura di bambino, dell'ecologia e dello sviluppo sostenibile. È un simbolo per migliaia di opere per l'infanzia, scuole, ospedali e organizzazioni non governative. Ancora oggi il Piccolo Principe continua la sua corsa nell'immaginario collettivo per dirci di guardare le cose con il cuore e rimanere umani. Per milioni di lettori Saint-Ex è il Piccolo Principe. E se il Piccolo Principe non muore, neppure Saint-Exupéry può morire.

ConsueloeAntoine



BIBLIOGRAFIA E FONTI



Per i fatti riferiti all'anno 1944, le fonti sono rappresentate da materiali inediti costituiti da testimonianze dirette raccolte ad Alghero dall'autore e dai bollettini militari degli aeroporti di Alghero (Sardegna, Italia) e Borgo (Corsica, Francia). Si è potuto inoltre attingere ad una ampia documentazione di relazioni scritte dai testimoni degli ultimi mesi di vita di Saint-Exupéry, raccolte in «Icare», revue de l'aviation française, éditée par le Syndicat national des pilotes de ligne, Orly sud. In particolare per l'anno 1944 si è attinto da *Icare, Saint-Exupéry sixième époque 1943-1944*.

I disegni sono liberamente ispirati a fotografie che hanno documentato la vita di Saint-Exupéry, in particolare a quelle scattate da John Phillips ad Alghero nel 1944 e contenute in *Poet and pilot, Antoine de Saint-Exupéry, Photographs by John Phillips, Colletion du Musée de L'Elysée, Lausanne, Scalo Zurich, Berlin, New York, 1994*. Altre foto che hanno ispirato i disegni sono contenute in Jean Pierre Gueno, *La mémoire du Petit Prince*, mise en image Jérôme Pecnard, Jacob-Duvernoy, 2009, Bompiani/RCS Libri S.p.A. 2011.

Per le opere di Saint-Exupéry citate nel testo si faccia riferimento a:

Articles (1956); trad. it. Francesco Saba Sardi, Articoli, in Antoine de Saint-Exupéry, *Opere*, vol. 1, a cura di Michel Autrand e Michel Quesnel, Bompiani, Milano, 1994.

Citadelle (1948); trad. it. Enzo L. Gaya, Citadella, Borla, Roma, 1978.

Correspondance; trad. it. Francesco Saba Sardi, *Corrispondenza*, in *Opere*, vol. 1, cit.

Corriere del Sud, *Terra degli uomini*, *Volo di notte*, Taccuini, in *Opere*, vol. 1, cit.

Dessins: aquarelles, pastels, plumes et crayons, a cura di Delphine Lacroix e Alban Cersier; trad. it. Marina Rotondo e Fabrizio Asca-

ri, prefazione di Hayao Miyazaki, *Disegni*, Bompiani, Milano, 2007.

Escrits de guerre [1939-44], a cura di Raymond Aron, Gallimard, Parigi, 1982.

Le Petit Prince, Gallimard, Parigi, 1943; trad. it. Nini Bompiani Bregoli, *Il Piccolo Principe*, Bompiani, Milano, 1949.

Lettre à un otage (1944), Gallimard, Parigi, 1994; trad. it. Maria Chiappelli, *Lettera a un ostaggio*, in Antoine de Saint-Exupéry, *Pilota di guerra-Lettera a un ostaggio-Taccuini*, Bompiani, Milano, 2008.

Lettres à l'inconnue, Gallimard, Parigi, 2008; trad. it. in S.C. Perroni, *Lettere a una sco-*

nosciuta. *L'ultimo amore del Piccolo Principe*, Bompiani, Milano, 2009.

Lettres à sa mère (1955), Gallimard, Parigi, 1982; trad. it. Giuliano Vignini, *Lettere alla madre*, San Paolo edizioni, Cinisello Balsamo, 1990.

Manon, danseuse (1925), Gallimard, Parigi, 2007; trad. it. Anna D'Elia, *Manon, ballerina*, Bompiani, Milano, 2008.

Altri testi consultati:

Alain Vincordelet, *La vera storia del piccolo principe*, Piemme, Casale Monferrato, 2009.

Alain Vincordelet, a cura di, *Antoine de Saint-Exupéry, un amore leggendario*, Archinto, Milano, 2006.

Consuelo de Saint-Exupéry, *Lettres du dimanche*, Plon, Parigi, 2001.

Consuelo de Saint-Exupéry, *Mémoires de la rose*, Plon, Parigi, 2000; trad. it. Paola Ghinelli, *Memorie della rosa*, Barbera, Siena, 2007.

Préfaces (1938); trad. it. Francesco Saba Sardi, *Prefazioni*, in *Opere*, vol. 1, cit.

Reportages (1982); trad. it. Francesco Saba Sardi, *Reportage*, in *Opere*, vol. 1, cit.

Textes de jeunesse; trad. it. Francesco Saba Sardi, *Testi giovanili*, in *Opere*, vol. 1, cit.

Georges Péllissier, *Le cinq visage de Saint-Exupéry*, Flammarion, Parigi, 1951.

Jean-Claude Perrier, *I misteri di Saint-Exupéry*, Cavallo di Ferro, Roma, 2010.

Simone de Saint-Exupéry, *Cinq enfants dans un parc*, Gallimard, Parigi, 2000.

Stacy Schiff, *Antoine de Saint-Exupéry. Biografia*, trad. it. Alberto Cristofori, Bompiani, Milano, 1994.

Aeroporto di Alghero

Uno spazio commemorativo per Saint-Exupéry

La collaborazione tra il Comando dell'Aeroporto Militare di Alghero, l'autore e l'editore ha lasciato un segno permanente: una sala commemorativa dedicata a Saint-Exupéry con una mostra permanente che racconta per immagini e materiali il periodo trascorso dal poeta pilota ad Alghero.

L'iniziativa si arricchisce anche della presenza di alcuni aerei della Seconda Guerra Mondiale, opportunamente restaurati.

Frédéric D'Agay, pronipote di Saint-Exupéry

e curatore della sua memoria, ha inviato una nota di compiacimento per l'iniziativa. La sala commemorativa è già oggetto di visite di scolaresche e visitatori di diversa provenienza. Ha avuto la sua inaugurazione ufficiale il 31 luglio 2013, anniversario della scomparsa dello scrittore, alla presenza di numerose autorità istituzionali militari e civili, e intende rappresentare in futuro uno spazio di riferimento per visite, celebrazioni ed eventi culturali riferiti a Saint-Exupéry.





ANTOINE DE SAINT EXUPÉRY
(1900 - 1944)

COMMANDANT
DE L'ARMÉE DE L'AIR FRANÇAISE,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
PILOTE, ECRIVAIN, HUMANISTE.

PORTRAIT OFFERT
PAR SES NEVEUX ET HERITIERS,
EN SOUVENIR DE SON SEJOUR
A ALGERO EN JUIN 1944,
IMMORTALISE PAR
LE PHOTOGRAPHE AMERICAIN
JOHN PHILIPS,
ET COMMEMORE 50 ANS APRES,
LE 1^{ER} JUILLET 1994.



A fronte:

Aeroporti di Alghero,
lavori delle scuole che
compiono visite allo
spazio espositivo e
riscrivono la storia del
Piccolo Principe

Aerei USA della
Seconda Guerra
Mondiale, restaurati,
arricchiscono
lo spazio
commemorativo
dedicato a Saint
Exupéry

