

Libri Tennis

RiLettura
di Claudio Colombo



Italia carnivora

«La città più carnivora è Novara. Nel corso dei 12 mesi ciascun novarese digerisce quasi un quintale di ciccia: kg 97,6. Primato detenuto tanto nella carne bovina che in quella suina (kg 45,4). Dopo Novara, considerando la

carne senza distinzione di qualità, vengono Grosseto, Vercelli, Milano, con più di 80 chili per abitante. Giù giù si arriva all'altro estremo, dove troviamo Bari (20,3), Brindisi (19,2) e Catania (17)» («La Lettura», dicembre 1913).

Avventure A lui è intitolato l'Open di Francia, anche se la racchetta (forse) non l'ha mai usata. Ma è stato uno dei primi assi del cielo, un pioniere che fece dattiloscivere le sue memorie a condizione che non venissero mai pubblicate: eccole



i



ROLAND GARROS
L'uomo che baciava
le nuvole

Prefazione di Philippe Forest
Nota introduttiva
e appendice di Jean-Pierre
Lefèvre-Garros
Traduzione
di Marco Lapenna
66THAND2ND
Pagine 422, € 23

L'aviatore

Roland Garros (Saint-Denis, 6 ottobre 1888 – Saint-Morel, 5 ottobre 1918, nella foto a destra) lasciò gli studi per dedicarsi all'avventura dell'aviazione, mostrando uno spirito avventuroso che nel 1911 lo condusse a stabilire il record mondiale di altezza raggiungendo con un aereo quota 3.910 metri; negli anni successivi raggiunse i 5.000 e i 5.610 metri. Fu solo una delle imprese dell'aviatore: nel 1911 vinse la gara aerea Tunisi-Roma; nel 1913 compì il primo volo senza scalo attraverso il Mediterraneo, dalla Francia alla Tunisia; e nel 1914 vinse il rally aereo di Monaco. Arruolato nella Prima guerra mondiale, morì abbattuto nel 1918. Negli anni Venti gli venne dedicato un nuovo stadio per il tennis, destinato a ospitare gli Internazionali di Francia, uno dei quattro tornei del Grande Slam. Da quel momento il torneo divenne il «Roland Garros»

Così l'aviatore Garros planò sulla terra rossa

di VANNI SANTONI

Per chi era ragazzino tra la fine degli anni 80 e l'inizio dei 90, le parole «Roland Garros» evocavano immagini precise: Michael Chang diciassettenne che serve da sotto sulla terra rossa di uno dei quattro tornei più importanti del mondo, facendo saltare i nervi a Ivan Lendl; Becker rossiccio, pelosetto ed elastico come una palla; le Nike Air Tech Challenge con le finiture fluo di Agassi, supremo oggetto del desiderio. Per questo al momento di aprire *L'uomo che baciava le nuvole*, titolo italiano per quelle che in originale non erano che le sue *Memorie* (più l'appendice del *Diario di guerra*), si ha comunque una breve dissonanza cognitiva nel ricordare che si trattava di un aviatore, e che di velivoli, esibizioni e duelli parlano le sue pagine. Non un aviatore qualunque: primo a intuire che per sparare da un aereo era indispensabile sparare con l'aereo, Roland Garros, che come tutti i pionieri dell'aria aveva l'indole del meccanico, ebbe la pensata di installare la mitragliatrice in posizione frontale.

Se il primo «metodo Garros» era davvero artigianale — l'elica veniva protetta con dei coni metallici e ci si sparava attraverso senza farsi troppi problemi, tecnica che gli fu comunque sufficiente ad abbattere tre aerei nemici —, fu proprio a partire dal suo aereo catturato che i tedeschi pensarono di sincronizzare meccanismo di fuoco e asse di rotazione dell'elica. Da titolare volontario della prima grande innovazione della guerra aerea, e involontario della seconda, Roland Garros può essere considerato a pieno titolo



**L'aereo abbattuto
Il pilota morì in guerra nel
1918. Nel 1927 il presidente
dello Stade Français
ne fece un (involontario)
simbolo del tennis**

l'inventore di un tipo di «singolare» ben più cruento di quelli che si svolgono ogni anno a suo nome: il duello aereo.

Tale momento arriva comunque molto avanti nella lettura (Garros morirà poco dopo: sfuggito rocambolescamente ai tedeschi, tornerà subito a volare, finendo però abbattuto il 5 ottobre 1918): da queste memorie, di cui l'autore fece dattiloscivere cinque copie che consegnò ad altrettanti compagni di avventure dietro condizione che non fossero pubblicate né consegnate alla stampa, si assiste anzitutto al dipanarsi della prima parte della storia stessa dell'aviazione. Una storia rapidissima, se è vero che nel giro di pochi anni si passa da malfermi trabiccoli che volano a pochi metri da terra, come la *Demoiselle* su cui si fa le ossa lo stesso Garros — sostanzialmente un motore su un deltaplano con sotto tre ruote da bicicletta — ad apparecchi capaci di sbilanciare interi conflitti. Roland Garros si manifesta come l'incarnazione, non solo consapevole ma addirittura partecipe, di tale mutazione. In lui, e nelle sue pagine, dove sfoggia anche un discreto afflato prosastico, vive fortissima una contraddizione: quella di chi, come «temerario sulle macchine volanti», rappresentava tanto il culmine del sogno tardo-ottocentesco del trionfo della tecnica, la viva rappresentazione di un mondo in cui le distanze si accorciavano e le frontiere tra le nazioni diventavano solo linee lontane, quanto la punta più avanzata di quel progresso delle tecniche belliche che avrebbe portato alle tempeste d'acciaio del Novecento.

Così, se nelle pagine più ispirate della prima parte, ci racconta l'emozione dei primi trasvolatori con piglio gioioso —

«Correvo sui flutti immobili di un oceano d'argento. Se mi avvicinavo, il mare di vapore si complicava in paesaggi labirintici; una babele di rocce, grotte, valli e precipizi. Con le ali sfioravo le creste di picchi vertiginosi, sorvolavo abissi inondati di bianco. Era come un sogno che si spiegava nella mia testa. Il ricordo della vita quotidiana galleggiava remoto e fluido» —, ben diversa è la narrazione della sua prima vittoria: «Sparo tre caricatori di seguito, una fiammata immensa esplose dal motore tedesco e si propaga immediatamente. È strano, l'aereo non cade subito ma descrive un'immensa spirale. Lo spettacolo è spaventosamente tragico. Negli ultimi venti secondi la discesa si accentua fino a un terribile schianto. Resto a lungo a guardare per convincermi che non si tratta di un incubo».

I due registri si incrociano fino al paradosso quando, dopo il duello, Garros va a controllare la carcassa dell'aereo abbattuto: «I serbatoi erano crivellati, il passeggero aveva una pallottola in testa. Non ne abbiamo potute individuare altre per via delle orribili condizioni dei cadaveri nudi e insanguinati. Finalmente un successo. Sono felicissimo». Si comprende allora come queste preziose memorie — il grosso del testo copre il periodo che va dal 1909 ai primi di agosto del 1914, e poi, con i *Diari*, dal 16 agosto 1914 al 17 aprile 1915 — non raccontino solo la breve e rutilante vita del primo asso dei cieli (era nato il 6 ottobre 1888), e neanche solo gli albori dell'aviazione. Quella espressa ne *L'uomo che baciava le nuvole* è una transizione epocale: lo schianto delle aspirazioni utopiche e internazionaliste del tardo '800 sui milioni di morti del secolo breve, e non c'è allora da stupirsi se, nel ripercorrere le avventure aeree di Garros, a venire in mente sono le elucubrazioni e le aspirazioni di un altro personaggio, del tutto letterario e solo apparentemente antitetico: Hans Castorp della *Montagna incantata* di Thomas Mann. Anche lui troverà la morte nella Prima guerra, senza però nessuno che gli intitolò uno stadio, come fece invece per Garros nel 1927 Émile Lesieur, presidente dello Stade Français, facendo così dell'amico pilota l'involontario simbolo del tennis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA