

Comparatismi VI 2021

ISSN 2531-7547

<http://dx.doi.org/10.14672/20211861>

«Il sopra delle nubi è un altro mondo» L'immaginario aviatorio tra le due guerre

Guido Mattia Gallerani

Abstract • Rintracciare il tema del volo in alcuni testi letterari (e in seconda misura cinematografici) ci permette di studiare la correlazione tra i cambiamenti tecnologico-materiali e il loro impatto sull'immaginario letterario. Il punto di vista verticale che appare nella Prima guerra mondiale non diventa soltanto uno strumento retorico e dialogico (da Antoine de Saint-Exupéry a Hayao Miyazaki), ma si consolida anche in un architrave narrativo: una struttura ascensionale evidente in un racconto di Roald Dahl immediatamente successivo alla Seconda guerra mondiale e di cui restano tracce finanche nella più recente narrativa di Daniele Del Giudice. Analizzare lo sviluppo di questo punto di vista verticale ci consente di ripensare, in conclusione, i rapporti tra il materiale e l'immaginario all'interno di una prospettiva storica.

Parole chiave • Immaginario; Aviazione; Punto di vista; Remo Ceserani; Antoine de Saint-Exupéry; Hayao Miyazaki; Roald Dahl; Daniele Del Giudice

Abstract • Tracing the topic of flight in some literary (and to a second degree cinematographic) texts allows us to study the correlation between technological-material changes and their impact on the literary imagination. The vertical point of view appearing in WWI evolves into a rhetorical and dialogic tool (from Antoine de Saint-Exupéry to Hayao Miyazaki) and consolidates into a narrative architrave – an ascensional structure which is clear in a WWII story by Roald Dahl, and follows in Daniele Del Giudice's narrative. We focus on the development of this vertical point of view as it allows us to analyze the relationship between technology and literature under the historical perspective.

Keywords • Literary imagination; Airplane; Point of view; Remo Ceserani; Antoine de Saint-Exupéry; Hayao Miyazaki; Roald Dahl; Daniele Del Giudice

«Il sopra delle nubi è un altro mondo» L'immaginario aviatorio tra amore e guerra¹

Guido Mattia Gallerani

I. Tecnologia e immaginario letterario: una gerarchia verticale?

L'opera di Remo Ceserani è rimasta fedele nel tempo a un programma metodologico che si esplicita chiaramente all'inizio degli anni Novanta.² Trovandosi a raccontare l'avventura del postmoderno per il pubblico italiano, Ceserani definisce il proprio modo di intendere il rapporto tra le strutture materiali – i fenomeni che avvengono sul piano della società e della storia – e le creazioni dell'immaginario: la messa a punto di un'ideale metodologia critica deve rispettare l'ordine con cui gli avanzamenti della tecnica influenzano le produzioni letterarie. Significa, in concreto, porre all'origine la conoscenza dei cambiamenti materiali della società, nel loro peso storico e oggettuale, per poi stringere il fuoco sullo studio del loro impatto nell'ambito delle culture, delle ideologie, delle letterature e mostrare, in tal modo, la funzione che l'immaginario letterario esercita per assimilare o esorcizzare nella nostra vita culturale le innovazioni che vi vengono introdotte, in special modo a partire dalla modernità.³

In *Treni di carta*, Ceserani studia l'impatto della ferrovia sull'immaginario culturale: l'irruzione della vaporiera nel paesaggio romantico, il fischio della locomotiva come rappresentazione del perturbante, la ferrovia e il treno come simboli della modernità futurista.⁴ E dimostra come sia possibile istituire omologie tra i temi dell'immaginario e le forme narrative e stilistiche dei testi: il mondo ferroviario diviene, da ambientazione di un romanzo (*La bestia umana* di Émile Zola), una vera e propria struttura narrativa che dispone gli episodi secondo lo schema dell'andata e del ritorno e del viaggio tra le stazioni.⁵

¹ Dedico questo saggio alle studentesse e agli studenti del corso di Sociologia della letteratura *Ali di carta. L'immaginario del volo*, grazie a cui negli ultimi due anni ho cominciato questa nuova ricerca.

² Per un quadro generale, cfr. *Un «osservatore e testimone attento». L'opera di Remo Ceserani nel suo tempo*, a cura di Stefano Lazzarin e Pierluigi Pellini, Modena, Mucchi, 2018.

³ «L'ipotesi di gerarchia a cui io mi attengo mette in posizione dominante la serie dei fenomeni materiali, collegati con le condizioni socio-economiche della produzione, del lavoro, con la natura biologica dell'uomo e il mondo naturale delle risorse, con le tecniche, la divisione dei ruoli, la sessualità, la riproduzione, e via via in posizioni diverse, in décalage, le altre serie di fenomeni che si riferiscono ai modelli culturali, alle istituzioni sociali politiche e linguistiche, ai sistemi espressivi e retorici, alle tematiche dell'immaginario, e così via» (Remo Ceserani, *Raccontare il postmoderno*, Torino, Bollati Boringhieri, 1997, p. 19).

⁴ «Quella di agire come elemento mediatore e di compromesso è, come è noto, una delle funzioni più importanti che svolge la letteratura, anche la letteratura più alta, produttrice di testi dalla forte pregnanza semantica e dalla più creativa e significativa tensione interna. Agli elementi di scavo e conoscenza del reale si accompagnano sempre, nell'universo testuale letterario, elementi di sublimazione consolatoria e di addolcimento estetico» (Id., *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* [1993], Torino, Bollati Boringhieri, 2002, p. 82).

⁵ Ivi, pp. 115-125. Si veda anche Id., *La bestia umana di Émile Zola*, Torino, Loescher, 1989.

Il presente studio riparte da queste conclusioni, nella convinzione che il testo letterario (come d'altronde anche il 'testo' cinematografico) agisca da sistema di mediazione tra il mondo materiale della tecnologia e l'immaginario culturale. Ma questa mediazione si verifica in una serie di passaggi. La tecnologia può essere oggetto della rappresentazione letteraria e può anche modificare le forme stesse dei testi, alternandone e ripensandone le strutture tradizionali; ma ciò avviene solo dopo che la letteratura ha razionalizzato, in maniera più circostanziale, l'impatto della tecnica, cioè solo quando i testi hanno sperimentato, in via preliminare, la possibilità di un'*irruzione* delle nuove tecnologie dentro l'immaginario letterario. Infatti registriamo dapprima alcune manifestazioni laterali delle invenzioni dentro i testi letterari, che si riscontrano al livello della terminologia, delle costruzioni metaforiche, delle scelte descrittive e dei punti di vista che devono mediare tra le novità del moderno e quel paesaggio mentale che ne viene alterato;⁶ in altre parole, registriamo innanzitutto i modi con cui i testi gestiscono la pressione di tali sollecitazioni sull'immaginario stesso. Poi, una volta consolidate, riconosciamo come le strutture stesse della scrittura si adeguino alla nuova forma del cambiamento, scendano a patti con il panorama sociale modificato dalla tecnologia e se ne servano per gli obiettivi più diversi dell'espressione, fintanto a istituzionalizzare un immaginario ormai mutato dentro i codici dei testi.

Analizzeremo l'apparizione di un'invenzione tecnologica che ha un'importanza pari a quella del treno in letteratura: l'aeroplano, che comporta il consolidamento nel tempo di un vero e proprio immaginario aviatorio. L'elemento mediatore tra la base materiale (l'invenzione dell'aeroplano) e la sovrastruttura culturale (l'esperienza del volo) su cui abbiamo scelto di concentrarci in questo articolo riguarda la comparsa di un *punto di vista* inedito, a cui soltanto la nuova tecnologia fornisce senso e possibilità. Si tratta della creazione di un principio della rappresentazione capace di modernizzare tanto la forma narrativa, ad esempio del viaggio *fantastico* nell'aldilà (dal topos epico della *nekya*),⁷ quanto il punto di vista dei personaggi, ad esempio nel *dialogo amoroso*.

2. Dal fango al cielo: la Prima guerra mondiale

La frammentazione dell'esperienza tipica della modernità trova il suo momento culminante nelle trincee della Prima guerra mondiale.⁸ Il gruppo militare che resiste a tale frammentazione è proprio quello degli aviatori, oggetto di invidia e ansia di riscatto da parte di chi è condannato a vivere la battaglia come carne da macello, senza speranza di eroismo o di un destino diverso, quello di farsi individuo oltre la massa. Lo sviluppo crescente dell'aeroplano (sia in senso tecnico-militare, sia come esperienza di massa con i primi bombardamenti strategici sulle città) determina in questo periodo storico una vera e

⁶ A titolo di esempio, si veda lo studio che Leo Marx ha compiuto sull'irruzione della tecnica entro l'immaginario pastorale americano: *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Idea in America* [1963], London-New York, Oxford University Press, 2000.

⁷ Per un dibattito aggiornato attorno alla definizione di tema letterario e differenze con il topos, cfr. Emilia Di Rocco, *Temi, motivi, topoi*, in *Letterature comparate*, a cura di Francesco de Cristofaro, Roma, Carocci, 2020, pp. 109-134.

⁸ Cfr. Eric John Leed, *Terra di nessuno. Esperienza bellica e identità personale nella Prima guerra mondiale* [1979], trad. di Rinaldo Falcioni, Bologna, il Mulino, 2014.

propria «rivoluzione verticale».⁹ Alla prospettiva cunicolare e sotterranea del conflitto propria dei fanti e dei soldati, si sovrappone infatti la possibilità di inseguire un altro sguardo: quello che dal basso si rivolge al cielo, quello che – per parafrasare un bel titolo – dal «fango» s'alza grazie al «vento».¹⁰ Troviamo la tematizzazione più chiara di questo sguardo dal basso delle trincee verso gli aeroplani nella scena d'apertura di una produzione hollywoodiana di successo, *Blue Max* (1966), adattamento del libro omonimo di Jack Hunter.¹¹ Il protagonista, il caporale Bruno Stachel, rannicchiato in un cratere per scampare alle batterie nemiche, guarda i volteggi di un biplano e trova la propria via di salvezza; diventerà, dalla scena successiva, pilota di caccia e guadagnerà il titolo simbolico, più ambito delle stesse stellette d'ufficiale, di 'cavaliere dell'aria', fino a perdersi dietro la competizione con i gregari e a inseguire il più alto riconoscimento di 'asso' ed eroe nazionale.¹²

Questa prospettiva verticale, ricostruita fittiziamente dal cinema, traduce, in realtà, un'esperienza vissuta in prima persona dai soggetti, che è stata opportunamente documentata durante il conflitto.¹³ Il mito di un gruppo d'élite, in cui i codici cavallereschi della guerra agiscono ancora in uno spazio pur alterato come quello dell'aria, è stato il risultato di una costruzione vincente della propaganda militare e civile, la cui efficacia si dimostra nella sua diffusione e permanenza nell'immaginario letterario e cinematografico fino ad oggi. Con le insegne sgargianti e riconoscibili da lontano e finanche dal basso, gli aeroplani diventano lo strumento di una distinzione che si gioca anche sul piano dell'ideologia: questa tecnologia è investita del compito di occultare la parte più cruenta della guerra di massa e di sostituire alla presa di coscienza di essa, da parte delle classi proletarie, rurali e piccolo-borghesi, un sistema di valori ormai scomparso, idealisticamente riproposto come un passato falsamente alternativo: un modello di vita aristocratico la cui fine sarà sancita, di lì a poco e in modo irrimediabile, dalla Rivoluzione d'ottobre.¹⁴ Alla nuova tecnologia dell'aeroplano è attribuita la possibilità di mutare la prospettiva degli uomini: invertire uno sguardo dal basso in uno che si colloca a livello del cielo e

⁹ Cfr. Fortunato Minniti, *La rivoluzione verticale. Una storia culturale del volo nel primo Novecento*, Roma, Donzelli, 2018, in particolare il capitolo V, *La rivoluzione militare*, pp. 169-212, e Alessandro Massignani, *La grande guerra: un bilancio complessivo*, in *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, a cura di Paolo Ferrari, Milano, Franco Angeli, 2004, pp. 267-300.

¹⁰ Cfr. Fabio Caffarena, *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Torino, Einaudi, 2010.

¹¹ Jack Hunter, *The Blue Max*, New York, E.P. Dutton, 1964 (primo di una trilogia); *La caduta delle aquile*, dir. John Guillermin, 20th Century Fox, 1966.

¹² Pochi sono i piloti della Prima guerra mondiale che provengono dall'aristocrazia. Per limitarci al caso tedesco, la maggioranza giunge dal ceto medio; tra i 362 assi tedeschi soltanto 26 possono vantare un'ascendenza aristocratica (Minniti, *op. cit.*, pp. 211-212). Sul mito dell'aviatore, si veda almeno John H. Morrow, *Brave Men Flying. The Wright Brothers and Military Aviation in World War I*, in *Reconsidering a Century of Flight*, ed. by Roger D. Launius and Janet R. Daly Bedmark, Chapel Hill-London, University of North Carolina Press, 2003, pp. 168-189 e Michael Paris, *The Rise of the Airmen. The Origins of Air Force Elitism, c. 1890-1918*, «Journal of Contemporary History», 28, 1993, pp. 124-139.

¹³ Nel 1918, il tenente colonnello Billy Bishop scrive nelle sue memorie: «It was the mud, I think, that made me take to flying» (William A. Bishop, *Winged Warfare*, ed. by Stanley M. Ulanoff, New York, Doubleday, 1967, p. 21).

¹⁴ D'altronde, l'immagine della 'caccia' tra piloti degli opposti schieramenti rimanda proprio al passatempo aristocratico.

che innalza i piloti al di sopra della mischia e del sangue e pone quegli uomini eletti in una posizione di dominio, simbolico e strategico, del campo di battaglia.

L'aeroplano non introduce solo un «nuovo assetto tridimensionale della guerra»,¹⁵ ma fornisce anche un alibi con cui risolvere l'esperienza lacerante della Prima guerra mondiale riproponendo un'immagine antica e nobilitante dentro il nuovo mondo tecnico: nasce così la 'cavalleria' dell'aria, una costruzione ideologica che recupera un passato idealizzato e un sistema di valori che la Grande guerra invalida sul piano concreto della storia, ma che le classi al potere possono ancora salvare trasladandolo su un altro piano, più simbolico e 'sacerdotale'. Il mito dell'aviatore salva il segno della distinzione individuale assieme al 'culto dello Stato'. Eppure, quello sguardo verticale capace di legare la terra al cielo istituisce un modello dialettico che penetrerà, ormai, a fondo dell'immaginario connesso con la rappresentazione dell'aeroplano e con il quale gli scrittori tradurranno altre dinamiche gerarchiche sul piano dell'espressione, non più stavolta tra soldato e aviatore, tra carne da macello e cavalieri del cielo, ma di tutt'altra natura.¹⁶ Nato da uno strumento tecnologico, il punto di vista verticale diverrà innanzitutto un vero e proprio strumento retorico atto a servire le occasioni più diverse.

3. Verticali d'amore tra le due guerre

Antoine de Saint-Exupéry non ha volato nella Grande guerra, ma entra a far parte del servizio aerostale francese a metà degli anni Venti e, dopo un incarico di rilievo sulla linea sahariana Tolosa-Casablanca-Dakar (al centro del romanzo *Corriere del Sud*), nel 1929 contribuirà in prima persona (assieme ai più famosi pionieri dell'aviazione, Jean Mermoz e Henri Guillaumet) all'apertura delle linee aeree del continente sudamericano, in particolare quella che da Buenos Aires giungerà a Santiago del Cile.¹⁷ Già impegnatosi con Gallimard per la stesura di sette romanzi, Saint-Exupéry guadagna la propria fama di scrittore con *Volo di notte*, con cui vince il Prix Femina nel 1931. Il protagonista è Rivière, direttore dello scalo di Buenos Aires, il cui difficile compito è ridurre i tempi di consegna della posta attraverso i voli notturni nel continente e, quindi, alla volta dell'Europa.¹⁸ La parte più drammatica del romanzo riguarda la scomparsa del corriere della Patagonia, Fabien, e culmina nel confronto disperato (capitolo XIX) tra la giovane

¹⁵ Minniti, *op. cit.*, p. 169.

¹⁶ Naturalmente, il modello dicotomico basso-alto, terra-ciolo è al centro di molti scritti, anche precedenti la Grande guerra, che rappresentano il volo. Possiamo dire che in generale l'aeroplano modernizza e concretizza nella rappresentazione le pulsioni ascensionali dell'uomo (cfr. Gaston Bachelard, *L'Air et les songes. Essai sur l'imagination du mouvement*, Paris, José Corti, 1943), ma solo la Prima guerra mondiale fissa nell'immaginario collettivo il nuovo mezzo, portando alla prova della storia le utopie del primo Futurismo, tra cui la palingenesi tecnologica che mira alla «creazione dell'uomo meccanico» (*Manifesto tecnico della letteratura futurista*, 1912, in *Marinetti e i futuristi*, a cura di Luciano De Maria, Milano, Garzanti, 1994, p. 85).

¹⁷ Per questi elementi biografici, si veda la *Cronologia* contenuta nel primo volume, l'unico tradotto in italiano, delle Opere complete edita da Gallimard: Antoine de Saint-Exupéry, *Opere*, I, a cura di Michel Autrand e Michel Quesnel, Milano, Bompiani, 1994.

¹⁸ Laurence Goldstein riporta come lo scambio di lettere tra Parigi e Buenos Aires richiedesse cinquanta giorni via nave (*The Flying Machine and Modern Literature*, Indiana University Press, 1986. Si cita dall'edizione Macmillan, Basingstoke-London, dello stesso anno, p. 147).

moglie dell'aviatore, rappresentante della felicità individuale, e Rivière, depositario del principio di responsabilità collettiva.¹⁹

Più indietro, verso la metà del romanzo (capitolo XIV), per introdurre il suo personaggio femminile Saint-Exupéry racconta l'attesa cui è abituata la Signora Fabien durante le notti che il marito passa in volo. Ella non sa nulla dell'agitazione che, all'altro capo della città, comincia a serpeggiare negli uffici dell'Aéropostale. Per lei si tratta di immaginare, com'è solita fare, le tappe del volo del marito fino al momento dell'atterraggio e del suo ritorno a casa:

Durante la notte di ogni ritorno calcolava la marcia del corriere della Patagonia: "Sta decollando da Trelew...", poi si riaddormentava. Poco più tardi: "Si starà avvicinando a San Antonio, ne vedrà già le luci...". Allora si alzava, scostava le tende, scrutava il cielo: "Tutte queste nuvole devono dargli fastidio...". A volte la luna passeggiava, come un pastore. Allora la giovane donna tornava a coricarsi, rassicurata dalla luna e dalle stelle, quelle migliaia di presenze intorno a suo marito. Verso l'una lo sentiva vicino: "Non deve più mancare molto all'arrivo, adesso vedrà le luci di Buenos Aires...". Allora si alzava di nuovo e gli preparava qualcosa da mangiare, un caffè caldo: "Fa così freddo lassù..." Lo accoglieva sempre come se tornasse da una cima innevata: «Non hai freddo?». «Ma no!» «Scaldati lo stesso...» Verso l'una e un quarto tutto era pronto. E lei telefonava.²⁰

In un dormiveglia sorvegliato dall'ansia, la donna ripercorre con la propria immaginazione l'itinerario geografico del volo di Fabien, elencando tra sé e sé non soltanto i nomi degli scali, ma anche i paesaggi che l'aviatore le avrà già raccontato e che sta sorvolando anche in questo suo ultimo viaggio, se solo fosse una notte ancora tranquilla. In un andirivieni di immagini colte da punti di vista diversi, la signora Fabien interiorizza uno sguardo che non è il suo; scorge in tralice, dall'alto – attraverso gli occhi del marito – le luci di San Antonio e quelle di Buenos Aires, mentre – senza discontinuità narrativa – il narratore la descrive in piedi, davanti alla finestra: lei che solleva il proprio sguardo oltre le tende e, rivolta al cielo, interroga le nuvole, la luna e le stelle. Questa convergenza di due visioni inverse non rappresenta né il racconto del volo del marito, né quello dell'attesa della moglie, ma è il dialogo instaurato da entrambe le posizioni quando vengono introiettate nel personaggio della Signora Fabien. Saint-Exupéry sta certamente descrivendo i pensieri della donna, ma raccordando le percezioni dell'attesa a quelle del volo del marito dà forma discorsiva alle une e alle altre, cioè crea un 'dialogo in assenza' proprio con un gioco di sguardi, disposto su una verticale di immagini e di parole, affinché il lettore possa rendersi consapevole, prima dell'esplosione della crisi, del complesso punto di vista della donna, che racchiude in se stessa la speranza della salvezza del marito e, con essa, anche della propria.

Il tema letterario è evidentemente quello dell'attesa amorosa del viaggiatore lontano. Proprio perché il viaggio è compiuto a bordo di un aereo, il passo conferisce una precisa funzione a questo punto di vista verticale rappresentato tramite la donna: dall'alto verso il basso – come se cercasse, chiusa con il marito nell'abitacolo dell'aeroplano, le luci che lo possano riportare da lei – e dal basso verso l'alto – immobile, nella postura di chi attende

¹⁹ Per una lettura del romanzo in senso drammatico e tragico, si veda Piero Boitani, *Voli di notte*, in Id., *Parole alate. Voli nella poesia e nella storia da Omero all'11 settembre*, Milano, Mondadori, 2004, pp. 187-225.

²⁰ Antoine de Saint-Exupéry, *Volo di notte* [1931], trad. di Gabriella Mezzanotte, Milano, Mondadori, 2015, p. 55.

alla finestra e scruta la notte alla ricerca di segni di buon auspicio. All'interno di *Volo di notte* (romanzo composto di molte altre immagini e tematiche tipiche della poetica di Saint-Exupéry, come quella della notte stessa – vera protagonista del romanzo – e della lotta dell'uomo con gli elementi naturali attraverso lo 'strumento' dell'aeroplano), questo punto di vista verticale guadagna allora una funzione precisa. Non si tratta più di stabilire una gerarchia che, sul piano simbolico, possa esorcizzare l'esperienza traumatica della Grande guerra; piuttosto, rappresenta ora un modello di cui l'immaginario aviatorio conserva la memoria e che reimpiega come modello retorico sperimentale ai fini della narrazione: instaurare un dialogo amoroso tra i due personaggi poco prima che la trama si scioglia nella morte e nella definitiva separazione.

La scena descritta da Saint-Exupéry parte da un tempo reiterato all'imperfetto. S'inscrive cioè nella descrizione di un'abitudine dal punto di vista narrativo. Immaginati dalla moglie, gli stessi passaggi di Fabien tra uno scalo e l'altro non stabiliscono un'evoluzione temporale del volo. Il punto di vista verticale avviene nel tempo mentale della donna. Nondimeno, se opportunamente dinamizzata, tale prospettiva verticale può assumere funzioni narrative ben più strutturali.

Prima di procedere, mi limito a mostrare la permanenza di questo modello retorico nel tempo citando due esempi cinematografici recenti, entrambi provenienti dall'opera di un regista che ha fatto dell'aeroplano uno dei suoi simboli chiave: Hayao Miyazaki.²¹ In *Porco rosso* (1992), troviamo un esempio perfetto di questo doppio punto di vista verticale in una scena al cinquantesimo minuto: Gina, innamorata di Marco Pagot, si accorge del passaggio del suo aeroplano sopra l'albergo-isola Adriano di cui è proprietaria e in cui si riuniscono i molti personaggi dell'*anime*. Si tratta dell'annuncio del ritorno di Porco rosso²² in un mare Adriatico trasfigurato e inventato,²³ popolato da aviatori di fortuna, pirati dell'aria, cacciatori di taglie e da una postmoderna atmosfera da anni Venti. Il campo-controcampo s'incarica di rendere – senza un dialogo tra le voci – il gioco di sguardi tra Gina sulla veranda (inquadrata dall'alto) e Marco che si lancia in una serie di complicate acrobazie (osservate dalla donna con una punta di nostalgia). In questo caso, il dinamismo della scena rende il punto di vista verticale qualcosa di più di un dialogo amoroso, *de loin* e senza parole, perché capace – tra l'altro – di innescare potenti ricordi in Gina e di riportarla ai voli in idrovolante compiuti da giovani. Le acrobazie in cielo dell'aeroplano rosso sembrano funzionare come una sorta di linguaggio segreto, che infatti l'altro spettatore sulla veranda – il rivale di Marco – non riesce a seguire né a decifrare. In questa scena cinematografica, il dialogo amoroso pare essere orchestrato non tanto dal punto di vi-

²¹ Rimando a Valeria Arnaldi, *Hayao Miyazaki. Un mondo incantato*, Roma, Ultra Shybuya, 2017 e Matteo Boscarol (a cura di), *I mondi di Miyazaki. Percorsi filosofici negli universi dell'artista giapponese*, Milano-Udine, Mimesis, 2018. In particolare, sul tema aviatorio in Miyazaki, si segnala il video-saggio *Hayao Miyazaki's Airships* (pubblicato sul canale YouTube di The Royal Ocean Film Society il 30 settembre 2019), web, ultimo accesso: 16 marzo 2021, <<https://youtu.be/KcXrZHJup88>>.

²² Il soprannome è un'ovvia parodia del Barone rosso della Prima guerra mondiale, poiché Marco – trasformato da una maledizione in maiale alla fine del conflitto – pilota un idrovolante proprio di colore rosso.

²³ Cfr. Srećko Jurisić, *Il Mediterraneo, l'eterotopia e Porco rosso di Hayao Miyazaki*, in *Confini, identità, appartenenze. Scenari letterari e filmici dell'Alpe Adria*, a cura di Angela Fabris e Ivano Caliaro, Berlin-Boston, Walter de Gruyter, 2020, pp. 267-291, <<https://doi.org/10.1515/9783110640069-020>>.

sta verticale, quanto dalla presenza preponderante dell'aeroplano entro lo sguardo dal basso, che legge tra le scie lasciate in cielo una sorta di messaggio amoroso *meccanizzato*.

Il secondo esempio viene dall'ultimo film di Miyazaki, *Si alza il vento* (2013). In una scena che si svolge nell'albergo-sanatorio (trasfigurato da *Der Zauberberg* di Thomas Mann) il protagonista, l'ingegnere aeronautico Jiro Horikoshi, attenta un principio di corteggiamento verso la futura moglie Nahoko, affacciata a un balcone, utilizzando un aereo di carta. La stilizzazione essenziale del velivolo-origami sarà il principio attorno a cui ruoterà l'arte tecnica del progettista e che lo porterà, come avviene anche nella realtà storica, a realizzare il caccia Mitsubishi Zero: strumento di morte dell'aviazione nipponica durante la Seconda guerra mondiale e, soprattutto, presenza inquietante nella memoria collettiva statunitense a partire da Pearl Harbour. In questa scena, tuttavia, il modellino – feticcio dell'aeroplano – è 'ripulito' da tutte le sue funzioni bellicose e vola dal basso verso l'alto e viceversa, intessendo una simbologia shakespeariana facilmente riconoscibile da ogni spettatore. Il dialogo amoroso si serve di un'attività tipica dell'immaginario – la familiarizzazione della tecnica attraverso feticci che ne depotenziano il carattere distruttivo –, ma reintegra il punto di vista verticale entro un dinamismo di cui l'aeroplano è al contempo oggetto narrativo e messaggero, contenuto e messaggio.

4. «Precipitare in alto»: la Seconda guerra mondiale

Il punto di vista verticale si trasforma in una struttura vera e propria allorché la narrazione aggiunge non soltanto un principio di movimento, di tipo verticale come nelle sequenze cinematografiche appena citate, ma si serve dell'aeroplano (come in passato del treno, riconosce lo stesso Ceserani) per dare al testo un'«organizzazione narrativa, un supporto per l'ordinamento formale e seriale (il *montaggio*) delle vicende e delle situazioni narrative».²⁴ Non più strumento retorico, l'aereo fornisce una vera e propria impalcatura narrativa di tipo ascensionale alla narrazione.

Il più chiaro esempio di questo tipo di scrittura si ritrova in un racconto di Roald Dahl. Nel 1946, Dahl pubblica la raccolta *Over to You: Ten Stories of Flyers and Flying*, in cui è incluso *They Shall Not Grow Old*:²⁵ in apparenza un tipico racconto di guerra, ambientato nel maggio del 1941 durante la Campagna di Siria, in cui l'autore fu impegnato come pilota di Hurricane nell'80° squadrone della RAF.²⁶ Il narratore ripercorre la scomparsa del compagno Fin durante una missione di ricognizione, la perdita delle speranze circa il suo destino, il suo incredibile ritorno dopo due giorni, la momentanea amnesia riguardo il tempo scomparso dalla memoria, ma non rispetto gli obiettivi della sua ricognizione, e infine la sua convinzione di essere stato in volo soltanto un'ora e cinque minuti. Una sequenza in particolare descrive un'azione di mitragliamento in cui partecipano entrambi, il narratore e lo stesso Fin, riammesso all'interno della squadriglia nonostante l'amnesia. Durante questa missione, la morte di un terzo compagno, Paddy, riattiva la memoria di Fin, che al ritorno alla base di Haifa si trasforma in un narratore di secondo livello e incomincia un racconto di tipo diverso, prettamente fantastico:

²⁴ Remo Ceserani, *Treni di carta*, cit., p. 83.

²⁵ Roald Dahl, *Loro non invecchieranno*, in Id., *Tutti i racconti*, trad. di Giovanni Garbellini, Milano, Longanesi, 2009, pp. 306-321.

²⁶ Per queste notizie biografiche, si veda Jeremy Treglown, *Roald Dahl. A Biography*, London, Faber and Faber, 1994 e la *timeline* sul sito <www.roalddahl.com> (ultimo accesso: 16 marzo 2021).

«Volavo a seimila metri di quota, più o meno», cominciò. «Ho sorvolato Tiro e Sidone, il fiume Damour e poi mi sono addentrato nell'interno, sopra le colline del Libano, perché volevo avvicinarmi a Beirut da est. Di colpo mi sono ritrovato in mezzo a una nuvola, un nuvolone fitto e bianco, così denso che non vedevo nient'altro se non l'interno dell'abitacolo. Non riuscivo a capire: un attimo prima il cielo era limpido e azzurro, senza neppure una nuvola in lontananza.

Ho cominciato a perdere quota per levarmi da quella nuvola, ma per quanto continuassi a scendere ci rimanevo sempre dentro. [...]

Sono sceso a centocinquanta metri, centoventi, novanta, sessanta, trenta e c'era ancora quella nuvola intorno a me. Mi sono fermato per un attimo. Sapevo che non era prudente scendere ancora. Poi, d'improvviso, come un soffio di vento, ho avuto la sensazione che non ci fosse più niente sotto di me: niente mare, né terra, né nient'altro e pian piano, con cautela, ho dato gas, ho spinto in avanti la cloche e mi sono gettato in picchiata.

Ho smesso di guardare l'altimetro; guardavo dritto davanti a me, oltre il parabrezza, al bianco di quella nuvola, e continuavo a scendere in picchiata. Sono rimasto lì seduto con la cloche premuta in avanti, proseguendo la picchiata, e nel frattempo osservavo il bianco immenso e appiccicoso di quella nuvola senza mai chiedermi neppure una volta dove stessi andando. Scendevo, e basta. [...]

Poi sono rimasto accecato. [...] Ho strizzato gli occhi e li ho tenuti serrati per diversi secondi.

Quando li ho riaperti era tutto azzurro, più azzurro di qualsiasi cosa avessi mai visto. Non era blu, né di un celeste brillante. Era un azzurro azzurro, un colore puro e lucente che non avevo mai visto prima e che non so descrivere. [...] Poi li ho visti.

In lontananza, in alto, ho visto una lunga fila sottile di aerei in volo nel cielo. Si muovevano in avanti seguendo un'unica fila nera, tutti alla stessa velocità, tutti nella stessa direzione, tutti vicini, in fila uno dietro l'altro, e quella formazione si estendeva per tutto il cielo a perdita d'occhio. Era il modo in cui procedevano, l'urgenza che li spingeva ad andare avanti, avanti, sempre avanti come barche a vela sospinte da un vento impetuoso: è stato da quello che ho capito tutto. Non so come e perché, ma mentre li guardavo ho capito che erano i piloti e gli equipaggi caduti in battaglia, i quali, a bordo del proprio aeroplano, compivano ora l'ultimo volo, l'ultimo viaggio.²⁷

La sequenza delle azioni si svolge in una serie di movimenti attraverso una direttrice verticale: discese, stasi e successive ascensioni, che avvengono grazie all'aeroplano stesso, sono descritte attraverso la sua strumentazione, come l'altimetro che riporta i metri che lo separano dal livello del mare e scandisce le perdite di quota. Questo primo passo – che valeva la pena riportare per intero – testimonia bene come passare da un mondo realistico (puntellato da chiari rilievi topografici) a uno fantastico non significhi la scomparsa dell'elemento tecnologico; anzi, solo l'aeroplano può attraversare la soglia che separa il cielo di guerra e lo spazio dell'aldilà celeste.

Nell'introduzione al suo studio sull'immagine dell'inferno, Piero Camporesi sostiene che nella nostra epoca «la vertigine dello spazio cosmico ha soppiantato quella dell'abisso. Sta anzi prendendo corpo un nuovo fantasma scientifico, il “sopramondo”. [...] I viaggi verso l'alto (non sempre tranquilli e sicuri, per la verità) hanno reso desuete e inutili le discese verso il basso».²⁸ Il racconto di Dahl registra questo rovesciamento: l'aereo è lo strumento di un'ascensione fantastica (partita però da una picchiata dentro la

²⁷ Dahl, *op. cit.*, pp. 314-316.

²⁸ Piero Camporesi, *La casa dell'eternità*, Milano, Garzanti, 1987, p. 8.

nuvola) che è anche un'anabasi celeste,²⁹ in cui le ombre dei morti sono rappresentate dagli aeroplani e non dai loro piloti, ridotti a fantasmi senza parola e senza volto, riconoscibili soltanto a partire dai modelli su cui volarono.

A questa prima discesa segue infatti un momento di stasi, in cui Fin è immerso dentro uno spazio diverso da quello della battaglia aerea descritta dal primo narratore. Questo cielo è dotato di tutti gli attributi del sogno e dell'eccezionalità: la luce accecante, l'azzurro incredibile e perfetto. Nelle pagine successive, l'aeroplano di Fin raggiungerà gli altri («tutti i modelli esistenti al mondo»)³⁰ nella scia di cui egli stesso non vede né l'inizio né la fine. Si ritrova dunque in un secondo momento di stasi, in cui l'intera strumentazione del suo Hurricane segna, per ogni valore, «zero».³¹ Ogni sensazione di movimento o di velocità scompare: il pilota apre addirittura il tettuccio dell'abitacolo e risponde al saluto degli altri aviatori, senza sentire «la sferzata del vento, e nemmeno il freddo o il caldo dell'aria, né la pressione del flusso dell'elica sulla mano».³² Improvvisamente, l'intera scia degli aerei inizia una discesa controllata, compiendo un «ampio cerchio maestoso» verso «un'immensa pianura verde [...] rigogliosa, liscia e splendida»: apparentemente, la meta del loro ultimo viaggio. Ma quando è per Fin il turno d'atterrare, il suo aereo riprende velocità e si allontana dagli altri. In preda alla «paura», egli stacca tutti gli interruttori. Come se niente fosse, l'aeroplano continua a volare per proprio conto. Capendo che la sua volontà è impotente, che non può tornare «verso la luce», il pilota cerca di suicidarsi. Nondimeno, non riesce ad uscire neanche dall'abitacolo, qualcosa lo blocca e il suo aereo riprende sempre più quota, ritorna nella stessa nuvola bianca, al cui interno Fin sviene e sogna la sua «vita di tutti i giorni: la squadriglia [...] l'aeroporto qui a Haifa» e, infine, la stessa missione di ricognizione, che ha realmente compiuto come previsto.³³

Come è evidente da questa ricapitolazione, non solo la sequenza citata, ma tutto il racconto di Fin è gestito da un punto di vista interno. Non abbiamo più due estremi dello sguardo, uno in basso e l'altro in alto, che si compenetrano come nella Signora Fabien di *Volo di notte* e vanno a comporsi in un unico punto di vista verticale. In questo racconto la focalizzazione resta agganciata a ciò che Fin vede nell'abitacolo. Eppure la successione delle azioni produce lo stesso un movimento verticale: il viaggio nell'aldilà si compie con un moto ascensionale di cui il racconto è attento a descrivere i salti di quota, le differenti altezze. Ciò significa che l'aeroplano è stato integrato a tal punto nella struttura della narrazione da divenire un ulteriore filtro, e non solo mezzo, tra il punto di vista del personaggio e il mondo fantastico. Da un lato, grazie alla sua possibilità di agire come punto di mediazione tra un cielo reale e uno irreali (metafisico), l'aeroplano e la sua tecnologia

²⁹ La struttura verticale del racconto rende difficile distinguere tra anabasi e catabasi, perché la picchiata di Fin lo porta in realtà alle soglie dell'aldilà celeste. Si tratta di un movimento che, secondo Bachelard, è tipico della dimensione del sogno, capace di dare immagini che ci fanno «precipitare in alto» e mostrano «un abisso invertito»: «ce désir d'être précipité en haut donne des images et où le ciel apparaît vraiment comme un abîme renversé» (Gaston Bachelard, *op. cit.*, p. 124). Declinato in chiave epico-religiosa, se ne trova un esempio nell'*Ode a Chavez* (1911) di Giovanni Pascoli (in Id., *Opere*, I, a cura di Maurizio Perugi, Milano-Napoli, Ricciardi, 1980, pp. 770-774).

³⁰ Dahl, *op. cit.*, p. 316.

³¹ «A un certo punto ho dato un'occhiata agli strumenti e ho visto che erano tutti a zero, nella posizione che hanno quando l'apparecchio è fermo a terra» (ivi, p. 317).

³² *Ibid.*

³³ Ivi, pp. 317-318.

sono messi al servizio del fantastico letterario, ma *attualizzandolo*, cioè facendone un volo allegorico, modernizzato e meccanizzato. Dall'altro, l'aeroplano fornisce, nel racconto di Dahl, alcuni importanti elementi di rappresentazione realistica, o meglio, di linguaggio tecnico e specialistico:³⁴ ciò che può descrivere dal finestrino e davanti a sé il personaggio di Fin è mediato dalla tecnologia stessa, perché in volo le sensazioni e i punti di riferimento ordinari sono poco attendibili e il pilota deve affidarsi ad altri parametri, forniti dall'aereo stesso e non più dai suoi sensi. Se la tecnologia ha inventato strumenti di navigazione per quella dimensione extra-ordinaria che è il cielo per l'uomo, la letteratura se ne può servire per descrivere quel mondo celeste che è già contenuto nei suoi tradizionali temi di meraviglioso e fantastico, ma mutando la lettura 'strumentale' del volo in una scrittura fortemente denotativa e referenziale e riuscendo, infine, a connettere l'uno nell'altro: un racconto fantastico dentro il racconto bellico.

Nella sua raccolta interamente a tema aviatorio, Daniele Del Giudice dedica un racconto alle gesta del 132° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, comandato da un famoso aviatore italiano protagonista nel teatro mediterraneo contro la flotta inglese, Carlo Emanuele Buscaglia, morto in un incidente nell'agosto del 1944. Oltre all'autore, narratore di primo grado, troviamo un narratore secondo, proprio come in Dahl, che si congeda descrivendo una scena molto simile a quella appena letta in *Loro non invecchieranno*:

Volo ancora, e quando il cielo ha un teso soffitto di nubi faccio un buco e me ne vado lì sopra, il sopra delle nubi è un altro mondo [...] il cielo sopra le nubi è una memoria magnetica, lì tutto è rimasto impresso, come sui sali d'argento delle fotografie [...] Non posso credere che al di sopra delle nubi, nel quartier generale di ciò che almeno una volta è accaduto, io non avvertirei un'ombra che si avvicina e mi affianca, un'ombra panciuta e impegnata, un'ombra con un compito e quel compito è il cilindro di ferro che le spunta da sotto [...] Aprirei la radio, allora, e li chiamerei, li chiamerei col numero che hanno stampato sulla fusoliera, loro non risponderebbero [...] perché dalla mia missione io sono rientrato mentre la loro è sempre in corso, guarda come sono intenti e preoccupati e seri [...] poiché le tendine mi impediscono di vedere chi è ai comandi li chiamerei con tutti i nomi ai quali potrebbero rispondere, nomi che ricordo uno ad uno, e un po' per volta dal silenzio del mio altoparlante sentirei uno sfrigolio, qualche sillaba, magari una parola, sì, ma così remota, così bassa che non si comprende.³⁵

In realtà uscirà dalla radio soltanto un vecchio swing, ma l'immagine delle nubi come soglia dell'aldilà, l'apparizione degli aerei fantasma, l'anonimato impresso dalla morte sui nomi e sui volti dei caduti, il senso della colpa tipico di chi è sopravvissuto sono elementi che sembrano riprendere direttamente il volo fantastico di Fin. L'appuntamento con le ombre dei piloti morti avviene oltre un manto di nuvole: immagine presente in una

³⁴ Sulla lingua tecnico-letteraria si veda Paolo Zublena, *La scienza del sentimento. Il linguaggio tecnico-scientifico in Daniele Del Giudice*, in Id., *L'inquietante simmetria della lingua. Il linguaggio tecnico-scientifico nella narrativa italiana del Novecento*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2002, pp. 119-147. Si veda anche, per l'interessante paragone tra Del Giudice e Joseph Conrad, Pierpaolo Antonello, *La verità degli oggetti. La narrativa di Daniele Del Giudice fra descrizione e testimonianza*, «Annali d'Italianistica», 23, 2005, pp. 211-231.

³⁵ Daniele Del Giudice, *Pauci sed sempre immites*, in Id., *Staccando l'ombra da terra* [1994], Einaudi, Torino, 2017, pp. 65-66. Nella descrizione dell'aeroplano si riconosce lo *Sparviero* o *Settantanove*, soprannomi del Savoia-Marchetti S.M. 79, famoso trimotore della Regia Aeronautica utilizzato nel Secondo conflitto mondiale e descritto in dettaglio lungo il racconto. Il titolo di quest'ultimo riporta il motto della squadriglia di Buscaglia: 'Pochi ma sempre aggressivi'.

scena cinematografica di Miyazaki, a sua volta citazione di quella di Dahl, che forse Del Giudice sta ora trasferendo nuovamente sulla carta.³⁶ Vi si aggiunge però lo spazio della memoria, un archivio da quartier generale (in cui sono stoccati i nastri magnetici e le lastre delle ricognizioni fotografiche) che incamera il dialogo meccanico con le ombre attraverso la radio. Il volo durante la Seconda guerra mondiale tematizza questa perdita e il tentativo, da parte del sopravvissuto, di recuperare un dialogo fantastico con chi vi ha lasciato la propria vita. Il punto di vista verticale non descrive più una separazione gerarchica, ideologica o affettiva, ma diventa un collante tra i due mondi, tra cielo e terra, e, infine, tra il narratore e il suo pubblico.

5. Conclusioni: l'immaginario aviatorio nel tempo

Di fronte alla morte degli altri si sente spesso il bisogno di narrativizzare tale esperienza, intessendo continuamente parole di dialogo con chi è morto, proprio come l'esigenza di ridire l'esperienza traumatica della guerra porta il reduce a farsi narratore davanti a un uditorio, con cui cercare insieme di ricostruire un senso e un significato. Così, in Dahl, Miyazaki e Del Giudice troviamo sempre la narrazione di una memoria (autentica o fantastica) in un racconto di secondo livello rivolto al primo narratore.

Nell'itinerario appena tracciato, i modelli di scrittura che traducono l'esperienza del volo nel testo – dal lessico ai punti di vista della rappresentazione – si ripetono nell'espressione di tematiche che vanno dall'amore per i propri cari alla pietà per i defunti. Dopo i bombardamenti aerei sulle città (con l'antecedente di Guernica) e le bombe atomiche sganciate da due B-29 sul Giappone nella Seconda guerra mondiale, questa tecnologia di morte si è però ormai fissata in maniera indelebile nell'immaginario collettivo. La rappresentazione dell'aeroplano attinge insomma a una memoria collettiva che lo associa all'esperienza della fine dell'umanità. Pertanto, memore del dramma storico, l'immaginario collettivo del volo non solo fornisce un punto di vista con cui guardare il mondo dall'alto, ma può farsi anche strumento con cui raccontare questa perdita dell'umano. Così, l'aeroplano si inserisce in una struttura compositiva che racconta, attraverso di esso, la memoria di chi si è salvato e la necessità di collocare questa esperienza nel presente, rivolgendosi a lettori che incarnano il ruolo di sopravvissuti.

Tenendo presente questa necessaria contestualizzazione storica, se ci volgiamo retrospettivamente al passato, diventa più semplice comprendere l'ambigua rappresentazione dell'aeroplano nei testi pionieristici del tema aviatorio, come ad esempio *Forse che si forse che no* di Gabriele D'Annunzio.³⁷ Uscito nel 1910, praticamente coevo all'intro-

³⁶ In *Porco rosso* di Miyazaki, una sequenza di quattro minuti (1:08-12) cita proprio la scia d'aerei di *Loro non invecchieranno*. Si tratta di un racconto a fini moralistici: un episodio della Prima guerra mondiale (tempo diverso da Dahl) che Marco Pagot rievoca su richiesta della giovane Fio, sua alleata nel duello finale. Dopo una prima scena di combattimento (condotta nei canoni del duello aereo del cinema hollywoodiano, per il quale si veda Robert Wohl, *The Spectacle of Flight Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven-London, Yale University Press, 2005, e Enrico D'Anna, *Volo e cinema. Storia del cinema d'aviazione*, Roma, De Luca, 1997), compare un'analoga scia (qui bianca, in Dahl era nera) in cui confluiscono tutti gli aerei dei caduti. La stessa dinamica di quasi-immobilità del racconto di Fin è tradotta in termini visivi (ad esempio dal moto a *ralenti* dell'elica) e ribadita dalla voce di Marco, che descrive una «calma spaventosa».

³⁷ Gabriele D'Annunzio, *Forse che si forse che no*, in Id., *Prose di romanzi*, II, a cura di Niva Lorenzini, ed. diretta da Ezio Raimondi, Milano, Mondadori, 1989.

duzione dell'aeroplano in Italia,³⁸ il romanzo non può che gestire il conflitto tra tradizione e innovazione in modo ancora dicotomico: alla prospettiva terrestre dei personaggi femminili si oppone il superomismo celeste del protagonista Paolo Tarsis; il punto di vista oscilla tra rappresentazione estetizzante del cielo e primi timidi sviluppi verticali; l'introduzione di stilemi tecnici e di un lessico modernizzato confligge con la permanenza della mitologia classica (con una serie di riferimenti al mito di Icaro e autocitazioni dalle poesie relative in *Alcyone*). D'altro canto, in Saint-Exupéry, l'aeroplano, benché sia concepito come un mezzo artigianale e venga paragonato a uno «strumento come l'aratro»,³⁹ è tematizzato secondo una matrice che risale a quella divisione primo-novecentesca tra i cavalieri del cielo e la restante massa dei soldati. La sua figura del pilota è al centro di un conflitto tra esistenzialismo ed essenzialismo, perché si vuole rappresentante di un'umanità autentica grazie al confronto indefesso con la natura e con se stesso, ma al contempo finisce per difendere la dimensione individualistica ed elitaria dell'aviatore-scrittore.

Tali fratture si manifestano, sul piano della composizione, nel punto di vista verticale appena analizzato. Eppure, quest'ultimo si ripresenta a partire dal racconto di Dahl dotato di una struttura narrativa propria, che non colloca più i soggetti agli estremi di una verticale spaziale (e di parole). D'ora in poi, il volo è rappresentato come un'esperienza tragica e totalizzante che comprende, oltre la visione, anche una dimensione più profonda dell'immaginario, come la memoria. Osservare come muta l'immaginario aviatorio nell'arco di una lunga durata permette allora d'identificare quelle strutture del testo – punto di vista verticale della narrazione, ordine ascensionale delle sequenze – che collegano tra loro racconti di diversi periodi, ma anche di evidenziare l'evoluzione di tali tecniche, dotando di profondità storica questo primo nucleo di opere che, per quanto limitato, definisce le caratteristiche di un vero e proprio genere di letteratura aviatoria.

³⁸ Si veda la lettura di Paolo Giovannetti, *Il "militante sogno" dei primi voli. Aeroplani e letteratura in Italia 1905-1915*, «Italia contemporanea», 225, 2001, pp. 573-88, poi in *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, cit., pp. 143-166. Quarantamila sono gli spettatori nel solo primo giorno del Primo circuito aereo internazionale a Montichiari, vicino Brescia, tenutosi dall'8 al 20 settembre 1909 (Peter Demetz, *Aeronauti. Kafka, Brod, D'Annunzio e Puccini al circuito aereo di Brescia del 1909* [2002], trad. di Andrea Buzzi, Milano, Garzanti, 2004, p. 64).

³⁹ Antoine de Saint-Exupéry, *Terra degli uomini* [1939], trad. di Mario Bertin, Roma, Elliot, 2014, p. 55.