

Pat Rhonie, Leonetto Tintori e l'epopea dell'aviazione americana

di Claudio Cerretelli

Un afoso pomeriggio di luglio, sulla metà degli anni Ottanta, nella quiete accogliente della casa di Vainella: seduto con Leonetto al tavolino sotto il portico, mentre Elena sistema le sue piante, attenta alla conversazione... e il calmo, pausato racconto di Leonetto su un viaggio americano, un grande affresco e una ricca aviatrice di New York.

Questo vivido, brevissimo ricordo, tornato in mente forse senza un perché, mi ha spinto a ripercorrere la curiosa vicenda, sulle tracce di Elena e Leonetto.

L'aviatrice americana, Aline Rhonie Hofheimer, era nata il 16 agosto 1909 a York (Pennsylvania) in una famiglia molto facoltosa¹, ed era cresciuta in una lussuosa tenuta a Warren, nel New Jersey. Abile amazzone, aveva mostrato una certa predisposizione per la pittura, e dal 1923 - per almeno quattro anni - era stata allieva di John Sloan (1871-1951), esponente di spicco della Ashcan School². Si sposò diciassettenne, trasferendosi due anni dopo a Reno, dove prese lezioni di volo e dove nel 1930 ottenne il brevetto da pilota e il divorzio.

Da allora adottò come cognome il suo secondo nome, Rhonie - spesso insieme al soprannome, Pat - e fece del volo il suo interesse principale. Nel 1931 acquistò un biplano Stearman, ottenne la licenza di trasporto aereo e conobbe Reginald Brooks, aviatore dei Marine Corps e pilota acrobatico, che sposò due anni dopo (divorzieranno nel 1937); il loro viaggio di

¹ Sia gli Hofheimer che gli avi materni, i Milius, erano ebrei immigrati nel XIX secolo dalla Germania negli Stati Uniti, dove fecero rapidamente fortuna (cfr. 29deadpeople.com/wp/?page_id=707). Nathan Hofheimer, nonno di Aline, era stato uno dei fondatori della General Motors.

² Cfr. J. McCARTHY, *1 Up on Corrigan, She Has an Irish License*, «Daily News», 14 agosto 1938, p. 4; dmairfield.com/Collections/Rhonie%20Collection/Mural/index.html.



nozze fu un volo di oltre 17.000 miglia, coi rispettivi aerei, fino a Mar dei Caraibi, Messico, stati della West Coast e ritorno³.

In quegli stessi anni un'altra decisa svolta nella sua vita derivò dall'incontro col celebre pittore messicano Diego Rivera (1887-1957).

Malgrado la sua costante militanza comunista, dal 1930 Rivera aveva ottenuto importanti commissioni negli Stati Uniti - da note istituzioni, ma anche da magnati come i Ford -, vivendo per alcuni anni con la seconda moglie, la pittrice Frida Kahlo, tra San Francisco, Detroit e New York, e realizzando opere spesso puntate a una celebrazione del proletariato industriale.

Nel 1933 Pat Rhonie entrò in contatto con l'artista, che su incarico di Abby Rockefeller - la principale fondatrice del Museum of Modern Art - e di suo figlio Nelson stava eseguendo un murale di quasi cento metri quadrati, *Man at the Crossroads*⁴, nell'atrio di ingresso del Rockefeller Center. Durante la realizzazione l'opera suscitò forti dibattiti e polemiche, soprattutto per gli aspetti ideologico-politici, e in particolare per la presenza di un ritratto di Lenin - non previsto nel bozzetto - che Rivera rifiutò di

1. Pat Rhonie sul suo Luscombe Phantom 1, NC272Y, acquistato nel 1936, prototipo costruito a Kansas City. La Rhonie, che aveva contribuito alla fondazione della Luscombe Airplane Co. nel 1933, aveva posseduto altri due aerei: nel 1931 un Wasp Jr. Stearman mod. 41 con motore a 300 hp, e nel 1933 un Lambert Monocoupe di 90 hp. Con questo l'anno successivo raggiunse il Messico (primo pilota a compiere il volo con un motore da 90 cavalli), dove apprese la tecnica dell'affresco sotto la guida di Diego Rivera

³ Cfr. B. DORRITY, *Aline Remembers Grandpa*, «The Atlanta Constitution», 15 gennaio 1950, p. 82.

⁴ Cfr. A. CUKA, *Tra utopia e rivoluzione: le visioni di Diego Rivera al Rockefeller Center di New York*, «Ricerche di s/confine», vol. VII, n. 1 (2016), pp. 75-94. L'incarico, proposto inizialmente a Picasso e Matisse, era stato poi affidato a Rivera nel 1932.



2. *El hombre controlador del universo*, di Diego Rivera (Città del Messico, Palazzo delle Belle Arti).

Il murale, eseguito nel 1934, ripropone con alcune varianti quello distrutto nel Rockefeller Center.

Nella zona mediana destra si riconosce Lenin, mentre all'opposto, nello spigolo tra le eliche, è John

Rockefeller jr. con un calice in mano.

Nel 1964 Leonetto Tintori fu chiamato a Città del Messico per staccare dalla

facciata di un palazzo un murale del Rivera, restauro che avviò, lasciandolo però interrotto per

l'insostenibile disorganizzazione dei committenti

modificare. Su pressioni della direzione commerciale del complesso, che era destinato al *big business*, nel maggio 1933 il murale incompleto fu coperto, e nel febbraio seguente distrutto⁵. Dopo la clamorosa vicenda Rivera tornò in Messico⁶.

Nel 1934 Pat Rhonie, su invito dell'artista, lo raggiunse in aereo - prima donna a volare in solitaria da New York a Città del Messico e ritorno - e rimase presso di lui alcuni mesi per apprendere la tecnica dei suoi *murales*.

Questo studio era finalizzato a un ambizioso progetto che la Rhonie mise a punto al rientro a New York, collegato all'idea - nata in quegli anni - di un museo nazionale dell'aviazione nell'Hangar F del Roosevelt Field di Long Island. Oltre il 90% dei voli effettuati negli Stati Uniti fino al 1927 era partito da quella zona, la «culla dell'aviazione»: dal Roosevelt (sorto nel 1909 come Hempstead Plain Aerodrome) avevano effettuato voli i fratelli Wright e molti piloti della Grande Guerra; da lì Lindbergh era decollato verso Parigi col suo *Spirit of St. Louis*, e altri aviatori avevano segnato da

⁵ Rivera ricevette comunque l'intero pagamento: 21.000 dollari. Abby Rockefeller sperò di far staccare il dipinto per collocarlo nel MoMA, ma suo figlio Nelson ne favorì la distruzione, intravedendovi forse una contrapposizione morale tra la figura di Lenin, tra i lavoratori, e quella di suo padre John D. Rockefeller Jr., raffigurato a una festa, mentre beveva champagne (cfr. *ivi*, p. 85).

⁶ Nel 1934 Rivera riprodusse il murale, in dimensioni ridotte e con diverse varianti, nel Palazzo delle Belle Arti di Città del Messico (*El hombre controlador del universo*).



3. Aline Rhonie, probabilmente durante il suo soggiorno messicano del 1934, sta dipingendo Diego Rivera, su un ponteggio, mentre esegue un murale.



4. La pittrice all'opera sui ponteggi, nell'Hangar F del Roosevelt Field (1935-1936). Alle sue spalle la parte iniziale dell'affresco, con episodi del 1908-1911

5. Pat Rhonie sui ponteggi, intorno al 1938, dà gli ultimi ritocchi alla parte terminale del dipinto, raffigurante Charles Lindbergh e lo *Spirit of St. Louis*



quel campo importanti primati⁷.

Probabilmente in base ad un preciso incarico, dopo aver consultato molti documenti e analizzato oltre 6000 fotografie, Pat Rhonie nel 1935 iniziò ad affrescare sulla parete nord dell'Hangar F un'epopea dell'aviazione dal 1908 al 1927: *The Pre-Lindbergh Era of Flying on Long Island*. Al termine di oltre tre anni di intenso lavoro (con pause per conseguire il brevetto di volo inglese, nel 1936, e due anni dopo quello di trasporto commerciale in

⁷ Cfr. dmairfield.com/Collections/Rhonie%20Collection/Mural/index.html. L'idea del museo fu abbandonata a causa della guerra; solo nel 2002 venne inaugurato a Long Island *The Cradle of Aviation Museum*, nel sito del Mitchel Field (a sud dell'ormai scomparso Roosevelt), dove non trovò posto, però, il dipinto del quale parleremo.



6. Una foto, databile intorno al 1950, mostra la parte conclusiva de *The Pre-Lindbergh Era of Flying on Long Island* sulla parete nord dell'Hangar F



7. La parete nord dell'Hangar F con l'intero affresco di Pat Rhonie sulla storia dell'aviazione americana dal 1908 al 1927 (foto in bianco e nero del 1945-1950, poi colorata)

Irlanda - primo statunitense ad ottenerlo -) il 15 ottobre 1938 Pat Rhonie inaugurò con una grande festa il suo imponente murale, lungo circa 38 metri, con una superficie di oltre 130 metri quadrati. Vi erano ritratti circa 700 piloti (dai fratelli Wright fino a Charles Lindbergh e al generale Jimmy Doolittle, coi quali Pat aveva volato), tecnici e medici militari, e 268 tipi di velivoli che erano decollati dal campo, entro scene sui diversi aspetti dell'aviazione, dalla fabbricazione degli aerei alla prima guerra mondiale, dal volo acrobatico alla posta aerea⁸.

Come mostrano le foto conosciute, il valore documentario dell'opera era preponderante, rispetto a quello artistico; la Rhonie adottò uno stile descrittivo semplificato ispirato al Rivera, talvolta ingenuo, tentando - come lei stessa scrisse - di ricreare il brivido, l'eccitazione, i dolori e le gioie di quel periodo eroico.

Una certa difficoltà nella rappresentazione deriva anche dalla complessa tecnica di affresco utilizzata⁹, appresa dal Rivera, che non consentiva ripensamenti: sul muro di mattoni dell'hangar furono stesi, come rinzaffo e arriccio, quattro strati di cemento, pelo di capra, polvere di marmo e calce. Dopo l'essiccazione, le parti realizzabili in una "giornata" di lavoro¹⁰ vennero progressivamente coperte da un quinto strato di polvere di marmo e calce, sul quale la Rhonie dipinse con terre naturali macinate a mano e sciolte in acqua distillata.

Appena completato l'affresco Pat Rhonie - donna decisa e volitiva¹¹ -

⁸ Cfr. Ibidem; airandspace.si.edu/collection-objects/aline-rhonia-papers-1920s-1990s (sito dello Smithsonian National Air and Space Museum di Washington DC).

⁹ Questi dati si ricavano dal libretto edito dalla Rhonie dopo il distacco dell'affresco, nel novembre 1960: *The Pre-Lindbergh Era of American Aviation. A fresco mural by Aline Rhonie, F.I.A.L., U.S.A 1960*, pp. 3-6 (un pdf in dmairfield.com/Collections/Rhonia%20Collection/Mural_Brochure.pdf).

¹⁰ L'opuscolo accenna alla possibilità di dipingere sull'intonaco umido per dieci - dodici ore, tempo ben superiore a quello permesso dalla tecnica tradizionale (forse grazie a uno strato finale di notevole spessore, o mantenuto umido con teli bagnati).

¹¹ In un'intervista del 1940 raccontò di aver colpito a sangue un uomo perché aveva affermato che le donne non erano buone a altro che a fare figli (www.opencockpit.net/aline/aline_2.htm).

dal novembre 1938 all'aprile 1940 si trasferì in Europa, impegnandosi intensamente nel periodo di guerra. Dopo aver volato per la British War Relief Society, fu membro dal 1939 del Women's Voluntary Service inglese, spostandosi poi in Francia, dove oltre la Linea Maginot guidò ambulanze e aerei per i French Ambulance Corps (gestiti dall'American Field Service). Come ufficiale di collegamento del celebre Aéro-Club de France la Rhonie tornò nel 1940 negli Stati Uniti, dove compì un tour aereo raccogliendo fondi per le mense dei piloti alleati al fronte¹². Dopo Pearl Harbor Aline fu l'unica pilota che fece parte sia del Women's Auxiliary Ferrying Squadron americano¹³ che del simile Air Transport Auxiliary inglese, nel 1942-1944¹⁴.

Terminata la guerra il Roosevelt Field, persa la funzione strategica, fu venduto nel 1950 alla Webb and Knapp, che lo chiuse l'anno seguente per realizzarvi un enorme centro commerciale. L'Hangar F non fu interessato dai lavori per la realizzazione del primo settore dell'imponente Roosevelt Field Mall, inaugurato nel 1956, ma faceva parte dell'area prevista per la sua l'espansione (completata nel 1962).

Fin da quegli anni Pat Rhonie verificò la possibilità di spostare il suo dipinto, al quale sembrava interessata anche la Smithsonian Institution¹⁵, ma i più noti tecnici e architetti consultati ritennero irrealizzabile l'intervento, se non a costi esorbitanti. Per questo la Rhonie, spinta da molti amici aviatori, nel 1953 cercò una soluzione in Italia, dove la tecnica del restauro e distacco degli affreschi era all'avanguardia. Giunta a Pisa ebbe modo di parlare con un collaboratore di Leonetto Tintori, il fiorentino Walter Benelli (1931-1993), che lavorava al restauro degli affreschi del Camposanto monumentale, gravemente danneggiato nel 1944. Grazie a lui la Rhonie poté esporre il suo problema al Tintori, che si disse disposto a verificare la fattibilità del distacco.

¹² Cfr. l'articolo *Junior Aviators to hear Girl Ambulance Driver*, «The Akron Beacon Journal», Ohio, 20 agosto 1940 p. 26; si vedano inoltre il sito del *National Air and Space Museum* (airandspace.si.edu/collection-objects/aline-rhonie-papers-1920s-1990s) e wikipedia.org/wiki/Aline_Rhonie.

¹³ La WAFFS, destinata a trasporti aerei di supporto all'esercito, fu costituita il 10 settembre 1942 da 28 donne pilota (poi dette le *Originals*). Aline Rhonie fu tra le sei che parteciparono ai primi incarichi, dal 22 ottobre, ma il 31 dicembre, per disaccordi col capo delle missioni, lasciò il gruppo (S.B. RICKMAN, *Nancy Love and the WASP Ferry Pilots of World War II*, Denton, Texas, 2008, pp. 97-98).

¹⁴ Cfr. www.airspacemag.com/airspacemag/artist-aline-rhonie-180956198/#rvzgSaQBdheHTTrMj.99. Per la sua attività nel periodo bellico Aline ottenne importanti riconoscimenti, in vita e alla memoria, da Regno Unito, Francia e Stati Uniti. Nel 2011 le è stata assegnata la Medaglia d'oro del Congresso.

¹⁵ L'affresco avrebbe dovuto trovare posto in un nuovo museo dello Smithsonian: solo nel 1976 si inaugurò il *National Air & Space Museum* di Washington, nel quale, però, non venne collocato il dipinto della Rhonie.

8. Ottobre 1960:
Elena Berruti
Tintori e Aline Rhonie
ritoccano i pannelli
dell'affresco dopo lo
"strappo" (Fototeca
Associazione
Laboratorio "Elena
e Leonetto Tintori"
di Vainella, Prato)



Rassicurata, Aline tornò a New York, cercando di ottenere autorizzazioni e finanziamenti per l'intervento; nel periodo successivo, però, l'hangar fu affittato come magazzino di smistamento e spedizioni della Raylway Express Agency, e gli affreschi subirono ulteriori danni. Solo nell'estate del 1960 - ormai vicina la demolizione dell'edificio per l'espansione del centro commerciale¹⁶ - le fu concesso di tentare la rimozione del murale, operazione che però doveva tassativamente concludersi entro il primo

¹⁶ In quell'area furono aperti nel 1962 i grandi magazzini Gimbels (oggi vi si trova il Dick's Sporting Goods).

novembre dello stesso anno.

La Rhonie aveva mantenuto dal 1953 un fittissimo contatto epistolare col Tintori¹⁷, e l'urgente richiesta di aiuto che gli inviò ebbe rapida risposta: il restauratore pratese giunse a Long Island il 5 settembre con la moglie Elena, e fu ospitato da Aline. Inizialmente dubbioso sulla possibilità del distacco dell'opera, dipinta «con sottilissime velature su un intonaco levigatissimo», simile allo “stucco lucido”, Leonetto improvvisò un laboratorio in un ripostiglio dell'hangar (che fu anche allagato da un uragano) e riuscì in pochi giorni a ottenere risultati insperati: «il pigmento cromatico era così sottile da farmi ancora stupire come riuscissi a separarlo dalla superficie levigata e dura per la polvere di marmo». Fu così deciso di procedere col distacco, chiamando come aiuto dall'Italia Walter Benelli, che doveva procurare anche i materiali necessari, introvabili sul posto¹⁸. Il 19 settembre presero il via i lavori: con impegno costante i due restauratori - Tintori «tarchiato e coi capelli ricciuti» e il giovane Benelli, «così felice di essere negli Stati Uniti da cantare tutto il tempo»¹⁹ - iniziarono ad applicare sulla parete dipinta, con «colle speciali» - scrive la Rhonie - (probabilmente colla d'osso a caldo), una garza di cotone (il “cencio di nonna”, o calicò), e successivamente un tessuto a rete di nylon²⁰. Questo “intelaggio”, una volta asciutto, fu sezionato, dividendo l'enorme superficie in riquadri che, “strappati” dal muro, si portavano dietro la superficie dipinta: nel giro di tre settimane il distacco dell'enorme dipinto fu completato. Sul retro delle 24 sezioni ottenute venne applicata (probabilmente con caseato di calcio) una garza di sostegno, sciogliendo poi col vapore le colle usate per l'intelaggio iniziale, in modo da togliere gli strati di garza e nylon e riportare in vista la superficie dipinta. Dopo un primo restauro a secco (condotto da Elena Berruti e dalla stessa Rhonie) le sezioni vennero infine incollate con resina acrilica su pannelli in masonite, irrobustiti da telai in legno. La cifra pagata

9. L'opuscolo edito nel 1960 a New York dopo il distacco dell'affresco della Rhonie, oltre a ricordare Leonetto Tintori come restauratore di Giotto, Masaccio, Andrea del Castagno, cita unicamente un'altra sua opera, oggi praticamente sconosciuta: i dipinti del Sacrario militare americano di Nettuno. Si tratta di due grandi pannelli nella Sala delle Mappe, con le zone di operazioni militari americane in Italia, affrescati intorno al 1956 su disegno dell'italo-americano Carlo Ciampaglia di Middle Valley.

¹⁷ In un interessante articolo di Wanda Lattes (1922-2018) - W. LATTES, *Il restauratore pratese Leonetto Tintori è tornato dall'America. Ha salvato l'affresco della pittrice pilota*, «Il Giornale del Mattino», 16 dicembre 1960 - si riferisce che Tintori conservava nello studio due valigie di cablogrammi e lettere, da lei inviati quasi giornalmente.

¹⁸ L'unico breve resoconto sull'intervento (datato a memoria al 1953) è in L. TINTORI, *Antichi colori sul muro: esperienze nel restauro*, Firenze 1989, pp. 58-60. Come mi conferma Sergio La Porta, che ringrazio per l'aiuto, non risulta invece altro materiale nell'archivio di Vainella, dove si conserva però una tesi di Giulia Spissu, *Estrattisti in America: Leonetto Tintori, Walter Benelli e Ottorino Nonfarmale*, relatore Luca Ciancabilla, Scuola di Studi Umanistici e della Formazione, a.a. 2015-2016.

¹⁹ Così - sorridenti e per niente intimoriti dal delicato intervento che stanno compiendo - li descrive un articolo sul «News Day» di New York, il 22 settembre.

²⁰ Riportiamo l'intervento secondo la descrizione della Rhonie (con possibili integrazioni tra parentesi) nel citato opuscolo *The Pre-Lindbergh Era*; mancando una precisa relazione di Leonetto Tintori restano alcune incertezze su tecniche e materiali utilizzati.



per l'impegnativo intervento fu di 18.000 dollari²¹.

Aline Rhonie ridipinse in seguito alcune parti che erano state danneggiate dalle infiltrazioni di acqua nell'hangar, e aggiunse altri 25 ritratti di aviatori. Lavorava ancora, saltuariamente, alla sua grande impresa quando - a causa di un enfisema - morì il 7 gennaio 1963 a Palm Beach. Volle che le sue ceneri fossero sparse in mare da un aereo²².

I pannelli del murale, conservati inizialmente in un vecchio fienile, passarono poi al Long Island Early Flyers Club, che nel 2006 li donò al Vaughn College of Aeronautics & Technology nel Queens, vicino all'aeroporto La Guardia.

Lì, in un deposito, il fantasioso sogno di Pat Rhonie attende ancora di rivedere la luce²³.

²¹ Cfr. dmairfield.com/Collections/Rhonic%20Collection/Mural/index.html. Alla resina acrilica, anziché vinilica come solitamente in uso al periodo, fa cenno il citato articolo della Lattes, che riporta il pagamento di 18000 dollari al gruppo del Tintori, comprensivo però delle notevoli spese per i materiali. In altri giornali americani («News Day», 4 settembre 1960) si parla di una spesa di ben 100.000 dollari per l'intero progetto, che la Rhonie sperava di recuperare cedendo l'affresco a un museo.

²² Molti suoi documenti furono donati nel 2014 dalla famiglia al National Air and Space Museum della Smithsonian Institution (cfr. airandspace.si.edu/collection-objects/aline-rhonic-papers-1920s-1990s).

²³ Cfr. www.airspacemag.com/airspacemag/artist-aline-rhonic-180956198/#rvzgSaQBdheHTrMj.99