

Francesco Baracca (Lugo o San Potito, 9 maggio 1888 – Nervesa della Battaglia, 19 giugno 1918) è stato il principale asso dell'aviazione italiana e medaglia d'oro al valor militare nella prima guerra mondiale, durante la quale gli vengono attribuite trentaquattro vittorie aeree.

Nato il 9 maggio 1888 da una famiglia ricca (il padre Enrico era uomo d'affari e proprietario terriero, mentre la madre era la contessa Paolina de Biancoli) Francesco Baracca studiò dapprima nella sua città natale di Lugo, in Emilia-Romagna, quindi a Firenze e in seguito scelse la vita militare nell'Accademia militare di Modena, dove fu ammesso nel 1907 e da cui due anni dopo uscì come sottotenente dell'Arma di Cavalleria del Regio Esercito. Nel 1909 frequentò il corso di specializzazione presso la Scuola di Cavalleria di Pinerolo e l'anno successivo venne assegnato al 2° Reggimento cavalleria "Piemonte Reale" di stanza a Roma nella caserma "Castro Pretorio", dove dimostrò le sue doti di cavaliere vincendo il concorso ippico di Tor di Quinto.



Nel 1912, affascinato da un'esercitazione aerea presso l'aeroporto di Roma-Centocelle, passò in aviazione, che allora era parte dell'esercito. Frequentò i corsi della scuola di pilotaggio a Bétheny in Francia con un Nieuport 10, e il 9 luglio conseguì il brevetto di pilota numero 1037. Si distinse presto per l'eccezionale abilità nelle tecniche acrobatiche. Nel 1914 venne assegnato al Battaglione Aviatori, prima presso la 5ª e poi con la 6ª Squadriglia. Alla vigilia della prima guerra mondiale, Baracca fu inviato a Parigi dove si addestrò sul caccia Nieuport 10.

Rientrato in Italia nel luglio del 1915, cominciò i voli di pattugliamento il 25 agosto. Dopo ripetuti infruttuosi combattimenti, gli venne assegnato un Nieuport 11 "Bébé" con il quale – in forza alla 70ª Squadriglia – entrò ripetutamente in azione nella seconda metà del 1915. Finalmente, il 7 aprile 1916 otteneva la sua prima vittoria, su un Aviatik biposto. Il suo primo abbattimento venne effettuato sopra il cielo di Gorizia: il 7 aprile 1916, ai comandi di un Nieuport 13 presso Medeuza, dopo vari minuti di ingaggio riuscì a portarsi con una cabrata in coda a un ricognitore Hansa-Brandenburg C.I austro-ungarico che,

ricevuti quarantacinque colpi, fu costretto ad atterrare e l'equipaggio venne fatto prigioniero.

Per un'altra fonte l'aereo abbattuto era un biposto Aviatik. Per l'azione Baracca venne decorato con la medaglia d'argento al valor militare. La sua prima vittoria fu anche la prima in assoluto dell'aviazione italiana. Tornato a terra, incontrò uno dei due piloti nemici abbattuti e gli strinse la mano, mostrando simili atteggiamenti di conforto e cavalleria anche verso altri nemici nel prosieguo della guerra; egli, infatti, sosteneva: «è all'apparecchio che io miro, non all'uomo». Sarà decorato di altre due medaglie d'argento, delle quali, l'ultima sarà convertita in medaglia d'oro nel maggio 1918. Altre vittorie seguirono presto la prima, e, all'inizio di maggio, aveva ottenuto già sette vittorie individuali e tre in collaborazione, diventando di fatto uno dei pochi assi dell'aviazione, con tutta la celebrità che ne conseguiva. Il 13 maggio Baracca ottenne un'altra vittoria in collaborazione. Promosso capitano nel giugno 1916, rimase sempre nella stessa squadriglia, anche quando questa divenne la 70^a.

Il 1^o maggio del 1917 si trasferì alla 91^a Squadriglia, soprannominata "La squadriglia degli assi" perché costituita da grandi assi dell'aviazione scelti da Baracca in persona, quali Pier Ruggero Piccio, Fulco Ruffo di Calabria, Gaetano Aliperta, Bortolo Costantini, Guido Keller, Giovanni Sabelli, Enrico Perreri e Ferruccio Ranza. L'unità aveva in dotazione il nuovo Nieuport 17 costruito in Italia dalla Macchi. Sul suo aereo in onore alla sua Arma di appartenenza Baracca dipinse il cavallino nero rampante destinato a diventare una delle insegne più cara agli italiani (anni dopo la madre di Baracca consegnò quel simbolo a Enzo Ferrari e gli disse: "Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna").

Presso questa squadriglia, di cui divenne il comandante, conseguì ventisei vittorie. Nel settembre 1917, con diciannove vittorie al suo attivo, era l'asso italiano con il maggior numero di abbattimenti. Il 6 di quel mese venne promosso maggiore. Altri cinque successi seguirono in ottobre, con due doppi abbattimenti in due singoli giorni. La seconda – di queste duplici vittorie – venne conseguita il 26 ottobre, ai danni di due Aviatik tedeschi. Quando gli austro-ungarici, rinforzati da forze germaniche, incluse tre squadriglie di caccia (Jagdstaffeln, più semplicemente Jastas), lanciarono la loro offensiva che portò alla disfatta di Caporetto, la 91^a Squadriglia venne riequipaggiata con lo SPAD S.XIII. Pilotando questo nuovo aereo, Baracca portò il totale delle sue vittorie a trenta, ma subito dopo venne messo a riposo. Ritornò in azione nel maggio 1918, dopo che il 5 gli fu commutata una medaglia d'argento in medaglia d'oro. Il 15 giugno, con l'abbattimento di altri due aerei, conseguì le sue ultime vittorie, abbattendo per ultimo un caccia Albatros D.III con uno SPAD S.XIII nei pressi di San Biagio di Callalta.

Era la sua vittoria ufficiale numero trentaquattro riportata in sessantatré combattimenti aerei, sebbene ci sia chi alza questo numero a trentasei e chi lo abbassa a trentatré. Il 19 giugno, dopo aver compiuto una missione, il trentenne Baracca rientrò al campo di Quinto di Treviso; lo SPAD S.XIII con cui aveva compiuto i primi voli della giornata aveva il rivestimento in tela delle ali e della fusoliera danneggiato, perciò egli decollò con il suo

aereo di riserva, uno SPAD S.VII, per la quarta missione del giorno. Altri due aerei della 91ª Squadriglia sarebbero decollati con lui, il giovane Osnago e il più esperto Costantini. Al momento della partenza tuttavia si scoprì che Costantini era già partito, lasciando a Baracca la sola scorta dell'inesperto Osnago. Mentre i piloti erano impegnati in un'azione di mitragliamento a volo radente sopra Colle Val dell'Acqua, sul Montello, l'asso italiano venne abbattuto. Baracca fu colpito da un biplano austro-ungarico non visto, o visto troppo tardi quando già l'asso era stato colpito dalla prima delle due raffiche sparate dall'osservatore. Il pilota Max Kauer e l'osservatore Arnold Barwig hanno fornito una documentazione che sarebbe stata sufficiente a far accreditare loro la vittoria verso chiunque altro, ma continuamente rifiutata dalle autorità italiane per motivi propagandistici, in tempi in cui l'esito della guerra era ancora incerto. Verrà ritrovato qualche giorno dopo, il 23 giugno dal capitano Osnago, compagno dell'ultimo volo, che su segnalazione dell'ufficiale Ambrogio Gobbi raggiunse le pendici del Montello (località "Busa delle Rane") con il tenente Ranza ed il giornalista Garinei del Secolo di Milano. Qui, accanto ai resti del velivolo, si trovava il corpo di Baracca: ustionato in più punti, presentava una ferita di pallottola sulla tempia destra. Le ali e la carlinga dello SPAD S.VII erano carbonizzate, il motore e la mitragliatrice infissi nel suolo e il serbatoio forato da due pallottole. Le esequie si svolsero il 26 giugno a Quinto di Treviso, alla presenza di autorità civili e militari, e l'elogio funebre venne pronunciato da Gabriele D'Annunzio, ammiratore del pilota di Lugo.

stata avanzata una tesi secondo la quale Baracca, piuttosto che bruciare con il velivolo o essere fatto prigioniero, avrebbe preferito suicidarsi (il corpo, ustionato in più punti, presentava una ferita di pallottola sulla tempia destra); da tempo, inoltre, esiste la rivendicazione dell'abbattimento da parte di un pilota austro-ungarico. L'ultima tesi è supportata da elementi concreti, quali il rapporto della missione, le testimonianze degli osservatori a terra, e una foto del luogo dello schianto presa dal biposto nei minuti successivi alla morte dell'asso. Anche secondo uno storico anglosassone, da ricerche nei registri austro-ungarici risulterebbe che Baracca venne ucciso dal mitragliere di un biposto austriaco che l'asso italiano stava attaccando dall'alto, o comunque iniziando lo scontro da una quota superiore. Questo avrebbe causato difficoltà nell'avvistamento del biposto austriaco da parte degli italiani, dato che si confondeva col suolo, e viceversa una migliore visibilità da parte degli austriaci, con i caccia nemici stagliati contro il cielo. Inoltre fonti austriache riportano come le truppe di terra non fossero dotate di munizioni incendiarie. La vampata che si sprigionò dal velivolo di Baracca, decollato da soli 15 minuti col pieno di carburante, fu talmente vivida e intensa da essere avvistata dai suoi compagni nell'aerodromo di Quinto di Treviso, distante svariati chilometri. Essi pensarono sulle prime che Baracca e Osnago avessero intercettato e abbattuto un velivolo nemico. In ogni caso, nei giorni del ritiro delle truppe austro-ungariche da Bavaria e Nervesa per raggiungere la riva sinistra del Piave, un giornalista di guerra al seguito delle truppe italiane disse che fu difficile localizzare l'aereo caduto, poiché era finito in una fitta selva di alberi, da cui la certezza che il nemico non lo avesse trovato. Inoltre la stampa austro-ungarica, in quei giorni di combattimento, non se ne era occupata, tanto che qualcuno

sperava di trovare Baracca ancora in vita, magari ferito e nascosto da qualche parte. Tuttavia la vittoria, da parte dei piloti austriaci, fu riportata immediatamente al rientro dalla loro missione. Il re Vittorio Emanuele III aveva fatto inviare ai genitori dell'asso un telegramma in cui auspicava una risoluzione positiva, speranza che si infranse solo in seguito, con il ritrovamento del cadavere e dell'aereo caduto.

La bara fu trasferita nella dimora abituale di Baracca, Villa Borghesan, e il funerale privato si tenne nella chiesa parrocchiale di San Giorgio, a Quinto di Treviso. Una seconda cerimonia funebre, pubblica, si tenne nel cimitero di Quinto, vicino all'aeroporto di San Bernardino da cui l'asso era partito per quella che sarebbe stata la sua ultima missione (e dove oggi, presso il sito su cui sorgeva l'aeroporto, si erge una stele composta da un'ala e da una targa ricordo). Al passaggio della bara, resero omaggio al caduto le autorità civili e militari, oltre alla gente del paese. Il giorno dopo la salma venne trasportata a Lugo, dove ebbero luogo i funerali ufficiali.

L'insegna personale di Baracca, che l'asso faceva dipingere sulla fiancata sinistra del proprio velivolo - sulla destra trovava posto quella della 91ª Squadriglia - era il famoso cavallino rampante, sulle cui origini e sul cui stesso colore esiste un piccolo mistero. Diversi indizi sembrano infatti indicare che il colore originario del cavallino fosse il rosso, tratto per inversione dallo stemma (che in un quarto reca appunto un cavallo d'argento in campo rosso) del 2º Reggimento cavalleria "Piemonte Reale" di cui l'asso romagnolo faceva parte, e che il più famoso colore nero sia stato invece adottato in segno di lutto solo dopo la morte di Baracca dai suoi compagni di squadriglia che rinunciarono alle proprie insegne personali. L'attaccamento al Reggimento di provenienza è peraltro confermato dal fatto che Baracca conservò sull'uniforme i baveri rossi e sul berretto la granata a fiamma dritta (cui aggiunse una piccola elica) propri dei Cavalieri di Piemonte Reale.

Secondo un'altra tesi, il cavallino rampante di Baracca deriverebbe invece non dallo stemma del suddetto reggimento bensì da quello della città tedesca di Stoccarda. Gli aviatori di un tempo, infatti, venivano considerati "assi" solo dopo l'abbattimento del quinto aereo, di cui assumevano talvolta le insegne in onore del nemico sconfitto. Baracca, noto per la sua lealtà e il suo rispetto per l'avversario, avrebbe quindi fatto dipingere sulla carlinga del suo velivolo il cavallino rampante (già nero, secondo questa tesi) visto su quella del quinto aereo da lui abbattuto, un Aviatik (o, secondo altri, un Albatros B.II) tedesco probabilmente guidato da un aviatore di Stoccarda. Se così fosse, allora i cavallini (o meglio le giumente: Stutengarten - da cui Stuttgart, il nome tedesco di Stoccarda cui l'arma parlante fa riferimento - in antico altotedesco significava "recinto delle giumente") che compaiono negli attuali stemmi della Ferrari e della Porsche (quest'ultimo desunto direttamente dallo stemma della città tedesca) avrebbero, benché leggermente diversi nella grafica, la medesima origine.

In ogni caso, qualche anno dopo il termine della prima guerra mondiale, nel 1923, la madre di Francesco Baracca diede ad Enzo Ferrari l'autorizzazione a utilizzare l'emblema usato da suo figlio, emblema che, modificato nella posizione della coda e nel colore dello

sfondo, ora giallo in onore della città di Modena, ornò le vetture condotte dal pilota per la scuderia da corsa dell'Alfa Romeo e, più tardi, le vetture della ditta che Ferrari fondò subito dopo la seconda guerra mondiale: ancora oggi è il simbolo dell'omonima casa automobilistica. Meno conosciuto è il fatto che anche la Ducati utilizzò il cavallino rampante (pressoché identico a quello della Ferrari) sulle proprie moto dal 1956/57 al 1960/61. Il marchio fu scelto dal celebre progettista della Ducati Fabio Taglioni, che era nato a Lugo come Baracca.

La replica del velivolo

Subito dopo la sua morte, la 91ª Squadriglia venne ribattezzata "Squadriglia Baracca". Successivamente sono stati numerosi i reparti aerei italiani intitolati all'aviatore lughese. L'Aeronautica Nazionale Repubblicana gli dedicò il 3º Gruppo caccia, mentre l'Aeronautica Militare l'attuale 9º Stormo. L'insegna di Baracca, il cavallino nero, è anche usata nell'emblema del 10º Gruppo e compare anche in quello del 12º Gruppo Caccia, mentre è presente a colori invertiti nello stemma del 4º Stormo e del dipendente 9º Gruppo Caccia. In campo navale, la Regia Marina battezzò con il suo nome un sommergibile della classe Marconi. L'aeroporto di Roma-Centocelle che è sede del Comando della squadra aerea e del Comando operativo di vertice interforze, così come l'aeroporto di Lugo che è sede di una scuola volo elicotteristi portano entrambi il suo nome. A questi si aggiunga l'intitolazione dello Squadrone Comando del Reggimento Piemonte Cavalleria. Il portale web dell'Aeronautica Militare ha proposto una pagina, intitolata "I grandi aviatori", dove vengono citate le maggiori personalità storiche dell'aviazione italiana, ponendo Baracca tra di esse. L'odierno stadio comunale di calcio di Mestre, così come l'istituto tecnico aeronautico statale di Forlì e la squadra di calcio della sua città natale, il Baracca Lugo sono intitolati all'aviatore scomparso.

Il nome di Baracca campeggia su molte strade e piazze d'Italia, tra le altre: una via a Roma nel quartiere di Torpignattara, così come un'importante arteria di comunicazione fiorentina, mentre in piazzale Baracca, a Milano, è posto anche un monumento in suo onore. Anche la sua città natale, Lugo, gli ha dedicato un monumento. La realizzazione fu affidata allo scultore faentino Domenico Rambelli che ideò una gigantesca ala d'aereo. Ai piedi dell'ala, la statua dell'eroe vestito con la tuta da aviatore. Il basamento dell'opera reca incise, sul fronte, le date ed i luoghi delle sue vittorie aeree. Ai fianchi vi sono i simboli dei reparti a cui appartenne l'aviatore: l'ippogrifo (91ª Squadriglia) e il cavallino rampante. Il monumento fu inaugurato il 21 giugno 1936. Sempre a Lugo si trova un museo a lui dedicato. Sul Montello, alle porte di Treviso, esiste un monumento (vicino Nervesa della Battaglia), con una dedica di Gabriele D'Annunzio.

Contrariamente a quanto si crede, il punto nel quale l'opera sorge non è quello dove l'aereo del pilota di Lugo impattò contro il suolo. Lo "SPAD" di Baracca infatti, cadde in località "Busa delle rane" al termine della "valle dell'acqua", una depressione che si insinua nel Montello. Il sito dell'attuale monumento fu scelto negli anni trenta, per le sue caratteristiche di panoramicità, che permettevano di osservarlo dalla pianura sottostante.

Francesco Baracca compare come personaggio, assieme ad altri celebri aviatori italiani quali Arturo Ferrarin e Adriano Visconti, nel film d'animazione giapponese Porco Rosso, del 1992, opera di Hayao Miyazaki.