

Francesco Baracca: l'uomo oltre il mito

(la sua storia, il suo mondo e i luoghi del ricordo)

di Angelo Nataloni e Mauro Antonellini



Fig. 1 Monumento a Francesco Baracca

Non siamo due tour-operators, ma abbiamo una gita bellissima da consigliarvi. La destinazione è una cittadina Romagnola, distante appena qualche chilometro da Ravenna (capitale spesso dimenticata dell'impero romano d'occidente). Si chiama Lugo di Romagna, per l'appunto. 33.000 abitanti, abbastanza per apparire sulla cartina geografica, ma storicamente non così incisiva da essere conosciuta dai più. Eppure è un capoluogo importantissimo nelle regioni della nostra memoria. Qui è nato, qui riposa, qui sopravvivrà per sempre Francesco Baracca. L'asso degli assi dell'aviazione italiana della Grande Guerra. E anche se il superlativo non può essere assoluto, perché altri assi sono

stati più vittoriosi di lui, resta valido per la storia che ha espresso, perennemente in bilico tra il mito suo e del suo cavallino.

Il 19 giugno 2018 cadrà un secolo dalla morte, di quella celebre, misteriosa, inaccettabile morte a 30 anni, per un colpo sparato non si saprà mai da chi. La casa museo ed il comune hanno previsto tutto un fitto programma di celebrazioni. Saranno giornate piene, inevitabilmente confuse. Meglio allora una gita in un giorno qualunque. Se non altro perché non sappiamo quando leggerete queste nostre righe.

L'itinerario è di una semplicità elementare. Ve lo raccontiamo in una fredda giornata di fine gennaio, a debita distanza dalle celebrazioni ufficiali che verranno. Per arrivare a Lugo uscite all'ultimo casello autostradale della diramazione A14 per Ravenna. Qualche chilometro ed eccovi in pieno centro storico. La Rocca Estense e il grande Pavaglione vi faranno immediatamente capire che ci siete. Qui, accanto alla Rocca, troverete il monumento all'aviatore (Fig. 1) inaugurato il 21 giugno 1936 dal Duca d'Aosta. L'opera, ideata dallo scultore faentino Domenico Rambelli è impostata su un basamento di 1040 metri quadrati, comprende una grande ala verticale che costringe lo spettatore a guardare il cielo e una statua in bronzo di Francesco Baracca vestito con la tuta da aviatore, ritta su un piedistallo cilindrico di travertino che porta scolpite fiamme stilizzate unitamente alle date e ai luoghi delle 34 vittorie dell'aviatore. L'ala, alta 27 metri, ha un'ossatura in cemento armato rivestito da blocchi di marmo travertino di Tivoli; i rilievi ai lati rappresentano il cavallino rampante con il motto "Ad Maiora" e il Pegaso¹, simbolo della 91ª squadriglia. La statua in bronzo è alta 5,70 metri: forme essenziali modellano tuta, casco e occhiali. L'opera, recentemente restaurata nel 2014, può essere considerata unica nel suo genere ed è stata da alcuni definita uno dei principali monumenti italiani di stile razionalista.

A questo punto siete già pronti per la seconda tappa. Dalla piazza indirizzatevi per via Baracca (facile). Dopo poco più di 500 metri sulla destra, al civico 65, un edificio imbandierato vi renderà chiaro di essere arrivati alla casa-museo dell'aviatore. Una delle residenze della famiglia Baracca non è solo la casa natale, ma neppure solo un museo: è entrambi. Il palazzo, riedificato in stile liberty dalla famiglia (Fig. 2), venne donato dal padre Enrico al Comune affinché fosse destinato a conservare i cimeli e gli oggetti appartenuti al figlio, tra cui la sua camera da letto, unitamente a documenti d'epoca.

¹ Il Pegaso (cavallo alato). La 91ª Sq. aveva il Grifo (metà aquila, simbolo degli aviatori, metà leone simbolo della forza e del coraggio). Rambelli, col Pegaso ha trasfigurato il simbolo. Ha coniugato la cavalleria, arma e passione di Francesco, con l'arma aerea.



Fig. 2 La casa museo di Francesco Baracca

Bene. Ora che siete entrati, prima di descrivervi un po' meglio la struttura museale, immaginatevi di sedervi ed ascoltate la storia umana di Francesco Baracca prima che la storia lo facesse diventare solo ciò che i più oggi conoscono. Se non lui direttamente almeno il mito del suo cavallino rampante. Di Baracca, come asso degli assi italiano, abbiamo già scritto nel Quaderno nr 2/2017. Questa volta ci permettiamo di raccontarvi l'uomo prima del mito.

Francesco nasce a Lugo di Romagna il 9 maggio del 1888. La Romagna di fine Ottocento e inizio Novecento assomiglia all'attuale come un bastardino somiglia ad un cane con il pedigree. Stessa razza, ma allora selvatica di natura e inasprita da una miseria feroce che non guarda in faccia né ai pescatori, né ai contadini dell'interno. Stessa razza però. Di tipi felici e scontenti. Scontenti anche dei confini della loro piccola patria che continuano a mettere in discussione e spostare; a lasciarli fare si rinchioderebbero in migliaia di piccole isole, perché quella di Forlì non è la vera Romagna per i Ravennati (che i riminesi chiamano ravennicoli) e quella di Rimini tanto meno per i forlivesi. Forse la vera Romagna tratteggiata ed idealizzata dal Pascoli non esiste: i romagnoli certamente sì. Irrequieti, passionali, cordialoni, un po' guasconi: questi e tanti altri gli aggettivi usati per definirli. Più di un secolo fa erano anche anarchici e reazionari, papalini e mangiapreti, tutti però con un credo che ha resistito nel tempo: "*La cherna a è gevul, agli ossi a è Signor*" (la carne al diavolo, le ossa a Dio). Insomma buona gente un po' eccessiva però, nei pregi e nei difetti, con una certa vocazione all'irruenza, alla poesia e alla mondanità. Di una razza così, se non altro per alcune caratteristiche, Francesco Baracca non è certo figlio degenerare, come avrete modo di accorgervi più avanti.



Fig. 3 La Famiglia Baracca

Il babbo è Enrico Baracca, un ricco proprietario terriero, la madre è la contessa Paolina Biancoli (Fig. 3). Il percorso scolastico si snoda tra scuole elementari dai Salesiani a Lugo, quindi il Ginnasio nel collegio dei Padri Scolopi alla Badia Fiesolana e infine il Liceo Classico Dante Alighieri a Firenze (un insegnamento di stampo umanistico che lo renderà facile alla scrittura). Si suppone che l'infanzia e l'adolescenza del giovane Francesco sia stata comune a quella dei suoi coetanei benestanti. Sicuramente all'aria aperta. Il futuro sembra già segnato. Lo attende una ricca proprietà da gestire. D'altronde è figlio unico ed il padre non può che ambire a questa aspettativa. Invece Francesco, forse influenzato dallo zio Enea Biancoli (Fig. 4), un colonnello

dell'esercito, ancora molto giovane, non appena conseguita la licenza classica, decide di intraprendere la carriera militare e nell'ottobre del 1907 viene ammesso all'Accademia



Fig. 4 Lo zio Enea Bianco

Militare di Modena (Fig. 5), dalla quale esce risultando tra i primi. Gli anni scolastici di Baracca corrispondono di fatto anche alla nascita del volo: il 17 dicembre 1903 i fratelli Wright spiccano il primo balzo, mentre il 25 luglio 1909 Blériot vola attraversando la Manica.

Terminata l'Accademia, viene inviato alla Scuola militare di Equitazione a Pinerolo e dopo il corso viene assegnato al Reggimento Piemonte Reale Cavalleria.



Fig. 5 Francesco Baracca all'Accademia Militare di Modena

Se all'Accademia aveva dimostrato particolare attitudine per la scherma (Fig. 6), la disciplina sportiva che lo esalta è inevitabilmente l'equitazione (Fig. 7) che già amava quando da ragazzino si cimentava come un piccolo *cowboy* tra i campi attorno a casa e lungo le rive del fiume Senio. Non solo ama cavalcare, ma doveva pure essere bravino a giudicare dai premi che raccoglie:



Fig. 6 Francesco Baracca è il secondo da sinistra

1910 – 1° al corso a Tor di Quinto (RM) di Caccia alla volpe;
1910 – 1° al corso a Bracciano (RM) di Caccia al daino;

1911 - 3° premio al Concorso Ippico Internazionale di Roma (Capannelle).



Fig. 7 Francesco Baracca a cavallo

Il 1911 è anche l'anno della Guerra Italo-Turca alla quale Baracca che non dimentichiamolo al momento ha solo 21 anni, avrebbe voluto partecipare come testimonia questa lettera inviata alla madre:

Rieti, 4 ottobre 1911

"[...] Anche noi abbiamo mandato dieci soldati per la spedizione: mi trovavo l'altra sera alla stazione mentre passava un treno con 200 soldati che partivano per Tripoli: non ti so descrivere le grida e l'entusiasmo di quei bravi ragazzi; mi sarei subito vestito da umile fantaccino per poter partire con loro.

Speravo che il nostro reggimento fosse chiamato a Tripoli, ma la speranza è svanita perché proprio oggi abbiamo saputo che partiranno i "Lancieri Firenze" che sono a Roma: noi purtroppo resteremo qui e non potremo fare parte della bella spedizione.

Ti dispiacerà forse che io desideri di andare in Africa, ma capirai che niente di più degno vi può essere per noi che prendere parte a questo avvenimento che resterà nella Storia".

La storia ha per Baracca ben altre aspettative. Durante questo conflitto, per la prima volta, vengono impiegati militarmente gli aerei. Esperienza che immaginiamo abbia acceso anche l'entusiasmo di Francesco, tanto da fargli chiedere di essere ammesso al corso di pilotaggio. La sua domanda viene accettata e parte per la Scuola di Pilotaggio di Reims, in Francia (Fig. 8). Nel luglio del 1912 consegue il brevetto di pilota. Da Reims si trasferisce a Malpensa dove prosegue

l'addestramento conseguendo il brevetto militare il 15 ottobre dello stesso anno.



Fig. 8 Francesco Baracca a Reims, è il contrassegnato dal nr.1

Il futuro asso della caccia, come a volte si suole dire, non “nasce imparato”. Sa cavalcare ottimamente², sa portare un aereo, ma sulla mira si deve ancora addestrare come possiamo dedurre dal diario del tenente di volo Ugo de Rossi, istruttore di volo di Francesco Baracca:

[...] Nel resto della settimana stavamo alla Malpensa e nelle sere d'estate andavamo a caccia alla lepre. Di sera lungo le strade le lepri rimanevano abbagliate dai fari delle automobili e allora era una gara fra tutti a chi riusciva nei migliori colpi. La caccia di notte e per le strade è proibita e quindi avevamo l'ostacolo dei carabinieri. Fortunatamente io ero l'autorità militare più elevata in grado in quei paraggi e il vecchio brigadiere venne un giorno a rapportarmi che alcuni delinquenti andavano a caccia col fucile di notte lungo le strade. I “delinquenti” eravamo noi; ma io promisi al brigadiere di aiutarlo nelle ricerche e così lui mi diceva alla sera dove sarebbe andato ad appostarsi, perché io potessi andare lontano, e così la caccia proseguì bene senza seccature. Una sera partii al volante della mia

² A supporto della sua bravura a stare in sella riportiamo questo simpatico aneddoto: all'accademia militare tra gli allievi c'era la consuetudine per cui tutte le volte che uno di questi cadeva da cavallo pagava un obolo stabilito e metteva la moneta in una boule di vetro. Quando poi si era accumulata una certa cifra, con quei soldi si pagava da bere a tutti. Baracca però non aveva mai messo l'obolo perché non era ancora caduto. Finalmente cadde da cavallo e invece di mettere la consueta moneta nella boule, i suoi compagni lo costrinsero a pagare subito da bere a tutti. Cosa che a Francesco fece un grande piacere. La stessa abilità che aveva nel cavalcare sarà poi la stessa che avrà nel pilotare gli aerei. Infatti non ebbe mai incidenti volo (che invece erano frequenti): nella sua carriera, solo una volta fece un atterraggio fuori campo.

macchina avendo al mio fianco armato di fucile il tenente Baracca, allora mio allievo. Poco dopo una bella lepre abbagliata dai fari saltellò di qua e di là davanti alla macchina e Baracca lasciò andare una fucilata. Uno scoppio fragoroso ne seguì mentre la lepre fuggiva a gambe levate. La fucilata aveva preso in pieno un copertone e quella notte dovemmo tornare alla Malpensa a piedi, perché a quei tempi non esistevano le ruote di scorta. Non fu certamente questo un buon esordio di Baracca come cacciatore!”



Fig. 9. L'aereo di Baracca nei cieli di Lugo

Il 23 settembre 1913 vola da Taliedo (Milano) a Lugo (Fig. 9). Atterra a Fusignano (Fig. 10). C'è un intero paese che assiste entusiasta. Vedere un aereo che vola sul paese e che poi atterra non è ancora uno spettacolo a cui essere abituati.



Fig. 10 L'atterraggio a Fusignano

Il 24 maggio 1915 l'Italia entra in guerra a fianco dell'Intesa contro l'Austria-Ungheria. Baracca raggiunge il fronte solo ad agosto e viene inquadrato nella 1^a Squadriglia caccia Nieuport poi rinominata 70^a Squadriglia. Ma la sua carriera inizierà soltanto dopo molti mesi. Incomincia il 25 agosto con i voli di pattugliamento. Dopo ripetuti infruttuosi combattimenti finalmente il 7 aprile 1916 ottiene la sua prima vittoria sui cieli di Medeuza (Gorizia) dove abbatte un ricognitore austro-ungarico (Brandenburg C.I. nr. 61-57). La sua prima vittoria è anche la prima in assoluto dell'aviazione italiana. Seguono altre vittorie che gli permettono di diventare uno dei pochi assi dell'aviazione, con tutta la celebrità che ne consegue. Celebrità che sicuramente appaga il suo *ego*, ma che non ne cambia il carattere. Voci che si rincorrono, narrano che Gabriele D'Annunzio si offrirà di "sostenere" l'immagine dell'asso, tuttavia Baracca manterrà sempre un atteggiamento di educato e cordiale distacco. Non ha bisogno di nessuno, si arrangia benissimo da solo.

La guerra aerea non è il solo campo di attività di Baracca. Nel 1915 l'idoneità al volo dei piloti secondo le istruzioni delle autorità è dettata da: «*Salute, vista, udito ottimi; peso non superiore a kg. 75*». Requisiti insufficienti per porre rimedio ai frequenti incidenti di volo. Nello stesso anno Padre Agostino Gemelli (all'epoca già noto psicologo) inizia la collaborazione con il Prof. Amedeo Herlitzka e lo stesso Francesco Baracca per meglio identificare i criteri di selezione attitudinale al

pilotaggio: requisiti psico-fisici più «*chiare qualità positive*». Il loro studio sugli aspetti fisiologici e psicologico-comportamentali legati al volo, diventerà la base della moderna medicina aeronautica. Per iniziativa di Gemelli viene messo in piedi un Laboratorio psicofisiologico che ha il compito di selezionare i candidati-aviatori grazie a esami clinici e test attitudinali. Ma la guerra ha fretta e si arruola di tutto. L'addestramento è incredibilmente rapido rispetto alla difficoltà del compito. Nei primi mesi del conflitto si forma un aviatore in 45 giorni; più avanti, anche 20 giorni potranno bastare fra l'arrivo alla scuola di volo e la prima missione di guerra! Scrive Gemelli: *“Per vincere una guerra moderna occorre produrre non soltanto i materiali, ma anche gli uomini come in una catena di montaggio”*. Risultato: la catena di montaggio diviene una catena di smontaggio. E qui finisce la collaborazione tra Gemelli e Baracca che evidentemente ha opinioni diverse. I tassi di mortalità nel Corpo aeronautico saranno circa tre volte superiori a quelli registrati negli altri corpi del RE. Il 15% degli aviatori morirà in combattimento e altrettanti cadranno vittime di incidenti mortali nelle retrovie. In pratica per circa un terzo dei soldati italiani che si alzeranno in volo nella Grande Guerra, il cielo si rivelerà più letale del fango delle trincee.



Fig. 11 Il cavallino di Baracca

Ma torniamo alla guerra. Nel giugno 1916, dopo l'ennesima vittoria Baracca è promosso capitano. Il suo aereo, un Nieuport 17, in onore alla sua arma di appartenenza viene decorato con un cavallino rampante di colore nero (Fig. 11). Successivamente il 1° maggio del 1917 viene costituita la 91^a Squadriglia, soprannominata "La squadriglia degli assi" perché costituita dai grandi assi dell'aviazione che avrà come simbolo, dipinta sul lato destro della fusoliera, un grifo, figura mitologica metà aquila e metà leone.

Rovistando nella storia della Grande Guerra capita di trovare documenti di forte carattere umano che evidenziano l'umanità e la cavalleria che molti aviatori dimostrano, nonostante gli orrori della

guerra. Tra gli aviatori italiani e quelli austro-tedeschi vi fu un singolare scambio di messaggi lanciati allo scopo di chiedere notizie sulla sorte dei commilitoni caduti oltre le linee amiche. Con l'aumentare delle battaglie aeree diventerà cosa abituale e rispettata, tanto da costituire un servizio quasi atteso. I fogli aviolanciati erano solitamente dattiloscritti o in ciclostile; ma anche manoscritti o addirittura perfino stampati; vergati su carta velina oppure anche sulla carta a righe strappata da un quaderno venivano lanciati in più copie, normalmente in sacchetti o in contenitori metallici di fortuna.

“Ai camerati italiani aviatori!”, si rivolge addirittura un appello dattiloscritto del gennaio 1918, firmato dai *“camerati aviatori austriaci”*.

E ancora *“Facciamo appello allo spirito di cavalleresca generosità che è vanto delle battaglie aeree, per avere qualche notizia dei piloti, ecc.”*. E' il preambolo di un foglio lanciato dai nostri sulle linee austriache nel novembre 1917, per conoscere la sorte di due ufficiali caduti fra Piave e Tagliamento durante la reazione italiana al disastro di Caporetto. Ricordiamoci che quelli erano giorni particolarmente roventi; eppure gli aviatori dai due opposti campi si intendevano tra loro in nome di un prestigio e di un carattere comune che vicendevolmente si riconoscevano.

Se la metodologia è rudimentale, non parliamo della scrittura inevitabilmente piena di errori che è però la prova di una efficiente improvvisazione, delle cose "arrangiate" senza ricorrere a un'organizzazione superiore che avrebbe prodotto testi sicuramente più corretti, ma sicuramente a discapito della tempestività degli appelli. Venivano spesso citati gli onori militari resi ai Caduti e, talora, se ne allegavano addirittura le fotografie, specificando qualche volta le eroiche circostanze che avevano accompagnato l'abbattimento del velivolo. Baracca non sfugge a questa logica cavalleresca e in una sua lettera troviamo scritto: *“L'altro ieri siamo stati a trovare il Tenente austriaco ferito a Udine; è molto malandato, ha ancora la ferita aperta, ma guarirà. Gli portai la fotografia dell'apparecchio; gli ho promesso un pezzo d'elica per ricordo e dei libri da leggere. La madre sua chiede con insistenza notizie per via della Svizzera: abbiamo saputo che è il terzo figlio, superstite unico della guerra e che la sua famiglia tiene un centinaio di nostri prigionieri che lavorano nei loro campi e sono molto ben trattati”*.

Baracca va anche oltre. E' un militare di carriera. La guerra il suo lavoro. Uccidere il nemico ne fa parte inevitabile. Ma c'è modo e modo. E scrive:

1 agosto 1917

[...] dopo pochi colpi vidi le fiamme svilupparsi a bordo dell'aereo nemico che incominciò a scendere ardendo: sui tre mila metri l'ufficiale

osservatore si gettò nel vuoto poi le fiamme avvolsero la fusoliera e le ali. L'Albatros precipitò a picco sulla collina.

[...] Le pallottole con scia luminosa (traccianti) che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso, ed è un fatto molto impressionante veder bruciare un aeroplano a tremila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto come sempre accade. Sto pensando di non adoperarle più perché è già il terzo cui faccio fare questa fine.



Fig. 12 Francesco Baracca a sinistra ed il Re Alberto del Belgio a destra

Nel settembre 1917, con 19 vittorie al suo attivo, è l'asso italiano con il maggior numero di abbattimenti. Il 6 settembre viene promosso maggiore. Poche settimane e siamo a Caporetto. Baracca porta il totale delle sue vittorie a 30, ciò anche a testimonianza della elevata attività richiesta non solo alle truppe di terra in un momento tanto delicato del conflitto. Subito dopo arriva il periodo di riposo che i piloti devono osservare lontano dal fronte. Questo riposo

forzato ci permette di aprire un'altra parentesi sull'uomo Baracca. Francesco è alto decisamente oltre la media (celebra sarà la sua foto al cospetto dello stangone Re Alberto del Belgio - Fig. 12), di bell'aspetto (tanto da fungere addirittura da modello per la figura del Cristo in un dipinto di Anacleto Margotti ³), cultura classica, parla correttamente il francese (lingua nobile), conosce il tedesco, affabile nei modi, sicuramente capace di ben porsi al gentil sesso. Già ai tempi del suo periodo nella Roma della Bella Epoque, il giovane Francesco ha cominciato a sedurre una vasta platea femminile. Sguardo penetrante, ma dolce *"ti mira fisso negli occhi, come quando sul suo aereo punta e spara"* dirà di lui una delle sue tante ammiratrici. Zigomi alti, naso forte e diritto, sfoggia un sorriso a dieci carati, ma senza esagerare, sotto a due baffetti alla Clark Gable come esige la moda del momento. Tutte qualità che ne hanno fatto un asso di cuori prima ancora che un asso della caccia (Fig. 13).



Fig. 13 Primo piano di Francesco Baracca

³ Anacleto Margotti (pittore lughese) fece posare il giovane Francesco Baracca per la figura del Battesimo di Cristo destinato ad un chiesa di Alfonsine (RA). Durante la Seconda Guerra mondiale, con il fronte fermo sul fiume Senio, uno dei tanti bombardamenti americani per distruggere i ponti colpì anche la chiesa e il quadro fu travolto nelle macerie. Tuttavia nel dopoguerra un ex-aviatore americano che aveva preso parte a quel bombardamento, venuto a conoscenza della distruzione e poiché Francesco Baracca era il suo idolo, rintracciò l'allora settantenne Anacleto Margotti e gli commissionò il rifacimento del quadro con le stesse sembianze del Baracca giovane. Il quadro che ne uscì. Tutt'ora visibile presso la chiesa di Santa Maria ad Alfonsine, rappresenta quindi un Cristo-Baracca ed ha la medesima impostazione complessiva della prima opera. Per volontà del generoso donatore c'è scritta la seguente dedica: *"Ex aviatore americano - operante cielo di Romagna - umilmente dona - a risorta chiesa Alfonsine - Battesimo Cristo - a ricordo Eroe Baracca - passate storiche vicende - auspicando Pace fra i Popoli."* (tratto da "Vita d'Arte" di Anacleto Margotti, 1967)



Fig. 14 Marcelle è la prima a sinistra (ingrandimento di fig. 8)

Quasi tutte le lettere a noi giunte erano quelle inviate alla madre dove Francesco non alludeva certo a trofei femminili. Di lui conosciamo una fidanzata francese, Marcelle, che appare nella foto di Reims (Fig. 14), ma abbiamo anche qualche lettera che le sue conquiste gli inviavano. Ne riportiamo solo una, ma particolarmente simpatica !

Giovedì 27 dicembre (1917)

Caro Maggiore,

Ho ricevuto la sua lettera, mi ha fatto molto piacere essere ricordata. Spero che le feste natalizie le abbia passate bene e le auguro tanto tanto di passare anche una buona fine e principio d'anno, e che abbia ancora molta fortuna come la avuto fin ora.

Io credo quasi di essere io a portargli fortuna!! Perciò ritorno ad augurarliela e pregare Iddio per lei! ... Basta, mi tenga in considerazione. Io lunedì vado a Novara da mia sorella per un po' di tempo, quindi se lei verrà a Milano mi avverta che sarò qui, e così sarò contenta di vederla, il mio gran eroe! ... Va bene così?

La mia suocera purtroppo sta sempre bene e non c'è verso che muoia! ... Che destino infame il mio! ...Lei dovrebbe farmela morire d'amore! Sarebbe due volte eroe! ...

Mi scriva caro amico e mi dica se verrà. ind. via Rosmini 28, Novara.

Addio Baracca, tanti saluti cordiali ed affettuosi

Clelia Clerici

Le piace il mio profumo?"

Se gli aviatori mancano delle motivazioni di cui scrive Gemelli, allora qualunque incentivo può riuscire buono. Così succede che l'esercito prevede premi in denaro a beneficio degli aviatori particolarmente

meritevoli. Concorso «**Cacciatori del cielo**» (vincono i piloti che avranno abbattuto più aerei nemici tra il 15 luglio e il 31 ottobre 1917). E il Concorso «**Bombardieri del cielo**» (vincono i piloti, gli osservatori e i mitraglieri che sganciano più bombe tra il 1° novembre 1917 ed il 28 febbraio 1918).

Baracca arriva secondo nel concorso Cacciatori del cielo e si porta a casa un premio di 5.000 lire (Fig. 15). E' una somma considerevole se pensiamo che la paga del fante è 50 Centesimi al giorno (pari al valore di 1Kg di riso), un tenente prende 6 Lire, un capitano 8, un operaio 7,60.

Il Premio "Cacciatori del Cielo,,

DOPO IL PRIMO CONCORSO PER LE 20.000 LIRE OFFERTE DALL'AGENZIA ITALIANA DEI PNEUMATICI PIRELLI, ALTRE 20.000 LIRE SONO OFFERTE DALLA STESSA MUNIFICA DITTA PER GLI AVIATORI CHE DAL 1° GENNAIO AL 30 APRILE 1918 AVRANNO ABBATTUTO IL MAGGIOR NUMERO DI AEROPLANI NEMICI

PRIMO CONCORSO	SECONDO CONCORSO
Le 20.000 lire	Altre 20.000 lire
<p>MESSE DA PIRELLI A DISPOSIZIONE DEL <i>SECOLO ILLUSTRATO</i> (10 Luglio - 31 Ottobre 1917).</p>	<p>MESSE DA PIRELLI A DISPOSIZIONE DEL <i>SECOLO ILLUSTRATO</i> (1 Gennaio - 30 Aprile 1918).</p>
Il Regolamento.	
<p>1. - Il <i>Secolo Illustrato</i> col concorso dell'Agencia Pneumatici Pirelli, istituisce il Premio "Cacciatori del Cielo,, riservato a tutti gli aviatori degli eserciti alleati, che abatteranno apparecchi nemici e palloni drago sul fronte italiano.</p> <p>2. - Il Premio "Cacciatori del Cielo,, ammonta a L. 20.000 e sarà ripartito nella seguente graduatoria:</p> <p style="margin-left: 20px;">L. 10.000 a chi abatterà il maggior numero di apparecchi nemici dal 1 gennaio al 30 aprile 1918;</p> <p style="margin-left: 20px;">L. 5000 all'immediatamente successivo;</p> <p style="margin-left: 20px;">L. 3000 all'immediatamente successivo;</p> <p style="margin-left: 20px;">Medaglia d'oro di conio speciale a tutti gli abbattitori di uno o più apparecchi nemici che non abbiano già meritato</p>	
<p>La somma di lire 20.000 era suddivisa in diversi premi da assegnare a quegli aviatori che dal 15 Luglio al 31 Ottobre avessero abbattuto il maggior numero di apparecchi nemici.</p> <p>Ecco la graduatoria, che fu già pubblicata sul <i>Secolo Illustrato</i> del 1 dicembre, la quale però non è ufficiale non avendo ancora la Commissione nominata dal Comando Supremo emesso il suo preciso e definitivo responso:</p> <p><i>Primo Premio</i> L. 10.000: Tenente colonnello Piccio, con 11 vittorie.</p> <p><i>Secondo Premio</i> L. 5000: Maggiore Baracca, con 10 vittorie.</p> <p><i>Tercio Premio</i> L. 3000: Capitano Ruffo di Calabria, con 6 vittorie.</p>	

Fig. 15 Documento attestante il II premio a Baracca

In una lettera nel dicembre 1917: "... con 5.000 £ passeremo un discreto capodanno ..." Tenuto conto che una bottiglia di Dom Pérignon costa circa 50 Lire, ci auguriamo che Francesco abbia veramente trascorso un capodanno meraviglioso. Non ha ancora trent'anni e non sa che purtroppo per lui è il suo ultimo veglione.

Ritorna in azione nel maggio 1918. Il 15 giugno, con l'abbattimento di altri 2 aerei consegue quelle che saranno le sue ultime vittorie: la numero 34 riportata in 63 combattimenti aerei. Il 19 giugno 1918 è impegnato in seconda missione di giornata: un'azione di mitragliamento a volo radente sul Montello: viene abbattuto.

Alla luce di quello spirito di comprensione e di fraternità di cui scritto poco sopra, ci immaginiamo l'espressione degli aviatori austriaci quando ricevettero un biglietto lanciato dai nostri per richiedere notizie del Maggiore Francesco Baracca. Il messaggio diceva: *“Agli Aviatori austriaci, Vi preghiamo di volerci dare subito notizie dell'aviatore italiano Maggiore Francesco Baracca, caduto verso le ore 19 del 19 corr. presso Nervesa colpito da mitragliatrice da terra. Vi comunichiamo intanto che l'Aviatore austriaco Sergente Peschger, caduto il 21 maggio, è incolume e prigioniero. Gli aviatori italiani. 24 giugno 1918”*.



Fig. 16 Funerale a Quinto di Treviso

In realtà Baracca era già stato ritrovato il giorno prima, il 24 giugno dal tenente Osnago, compagno dell'ultimo volo, in località "Busa delle Rane". Accanto ai resti del velivolo, si trova il corpo di Baracca ustionato in più punti: presenta un foro all'altezza del cavo orbitale destro. Le ali e

la carlinga dello SPAD S.VII sono carbonizzati, il motore e la mitragliatrice infissi nel suolo e il serbatoio forato da due pallottole. Le esequie si svolgono il 27 giugno a Quinto di Treviso (Fig. 16), alla presenza di autorità civili e militari e l'elogio funebre viene pronunciato da Gabriele D'Annunzio che può finalmente osannarlo, ma da morto.

La morte di Baracca, come tutte quelle degli eroi è avvolta dal mistero. Le tesi sulla sua scomparsa sono tante: ad ucciderlo sarà un colpo sparato da terra, dall'alto o dalla sua arma personale? Chi lo sa. Solo un'autopsia potrebbe risolvere definitivamente il mistero. Ma forse è meglio che il mistero resti tale.



Fig. 17 Funerali a Lugo di Romagna

Il giorno dopo i funerali “veneti”, la salma sarà trasportata a Lugo, dove il 30 giugno (Fig. 17) avranno luogo i funerali ufficiali e dove sarà definitivamente tumulata.

Così come per la morte, anche la derivazione del cavallino rampante e la successiva adozione da parte di Enzo Ferrari, hanno diverse versioni. La più accreditata si riferisce ad un incontro tra Ferrari e la madre di Baracca durante una corsa sul Circuito del Savio nel 1923. In quella occasione pare che la contessa Biancoli abbia detto: *“Ferrari metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna”*.

E qui termina la storia umana di Francesco Baracca. Torniamo quindi a parlarvi del museo che ospita anche uno SPAD VII (Fig. 18), sul quale l'aviatore lughese pare conseguì una delle sue 34 vittorie. Il nuovo allestimento derivanti dai lavori di consolidamento antisismico sono stati l'occasione per offrire al pubblico una nuova struttura che oggi possiamo definire una vera e propria casa-museo.



Fig. 18 SPAD VII

Unitamente a quanto sopra, segnaliamo la presenza di uno speciale simulatore di volo (aperto al pubblico solo in presenza di personale tecnico) realizzato nell'ambito di *ALISTO - Ali sulla storia*, un progetto transfrontaliero che ha saputo coniugare ricerca storica e sviluppo di tecnologia software. Il simulatore (Fig. 19) ricrea il paesaggio storico con la mappatura sul modello digitale del terreno (DTM) delle foto aeree di guerra italiane e austro-ungariche e consente di vedere dall'alto sia il paesaggio degli anni 1915-18, sia quello di oggi, percepandone i valori storici e le trasformazioni, constatando a colpo d'occhio le profonde trasformazioni subite in un secolo.



Fig. 19 Simulatore di volo presso la casa-museo

Grande l'attenzione anche al contesto storico nel quale si inseriscono i primordi dell'aviazione, grazie all'esposizione di un nucleo significativo della "Collezione Baldini", fondo di cartoline illustrate della Grande

guerra di notevole pregio. Infine grazie al supporto di schermi e di una "campana sonora", a breve sarà possibile apprezzare il ricco apparato iconografico in dotazione agli archivi del museo e ascoltare l'orazione funebre di Gabriele d'Annunzio sul feretro di Francesco Baracca.

Uscendo la museo vi immaginiamo stanchi ed affamati. Prima dell'ultima tappa vi consigliamo un riposo culinario. Siete in Romagna dove ancora trovate una cucina ricca di piatti e ricette nate da antiche tradizioni. I caratteri della cucina romagnola sono eminentemente contadini ("di gusto primitivo, quasi di fondo barbarico", come scrisse il forlivese Piero Camporesi). La cucina romagnola è strettamente connessa strettamente alle "minestre" che contrariamente a quello che potete pensare non sono zuppe, ma pasta dalla sfoglia "fatta in casa" di farina e uova, senz'acqua: tagliatelle, tagliolini, quadrettini, maltagliati, strichetti, strozzapreti, garganelli e poi ancora cappelletti e ravioli. Per non parlare dell'arte della piada da accompagnare a salumi e formaggi, il tutto annaffiato da Sangiovese. Non c'è trattoria o osteria lughese che non vi possa proporre questi ottimi piatti.

Ultima tappa la Cappella Sepolcrale (Fig. 20) dove si trovano le spoglie dell'Asso ubicata all'interno del cimitero cittadino. Il progetto architettonico e il complesso decorativo della Cappella costituiscono, sia per l'originalità della concezione, sia per la perfetta integrazione dello stile, un momento particolarmente efficace e unitario nell'opera della maturità dell'artista Roberto Sella (Lugo, 1978- Faenza, 1955). La Cappella Baracca, ideata nel 1923 e portata a termine l'anno seguente, occupa la terza arcata del loggiato a emiciclo a sinistra per chi entra dal viale centrale del cimitero cittadino. Esibisce un'eccellente dovizia di materiali nobili, valorizzati da una lavorazione di altissimo pregio. La cancellata a maglia di ferro battuto, sormontata dalla stella d'Italia e da ali d'aquila reca le date di nascita e di morte è stata realizzata dalla Ditta Matteucci di Faenza. L'arca monumentale dove riposano le spoglie mortali ricavata dal bronzo fuso dei cannoni austriaci catturati in guerra comporta svariati simboli dell'eroismo legati alla figura dell'aviatore: il grifo e il cavallino rampante si stagliano sulla base a rilievo; un'aquila maestosa di bronzo, che sta per librarsi in volo, serrando tra gli artigli la bandiera italiana, sormonta l'urna, realizzata dalla Ditta Piani di Milano. L'abside, rivestita in parte in marmo giallo di Siena, in parte a pannelli con ornati vegetali, ha nella cupola un ornamento musivo di grande espressività, che ricorda la volta stellata di Galla Placidia a Ravenna, facendo campeggiare in un cielo cobalto punteggiato di stelle d'oro la figura della Vittoria alata, recante in mano il cuore fiammeggiante dell'eroe. Questo comparto a mosaico, materialmente eseguito da Augusto Agazzi di Venezia, fu integralmente progettato e disegnato da Roberto Sella.

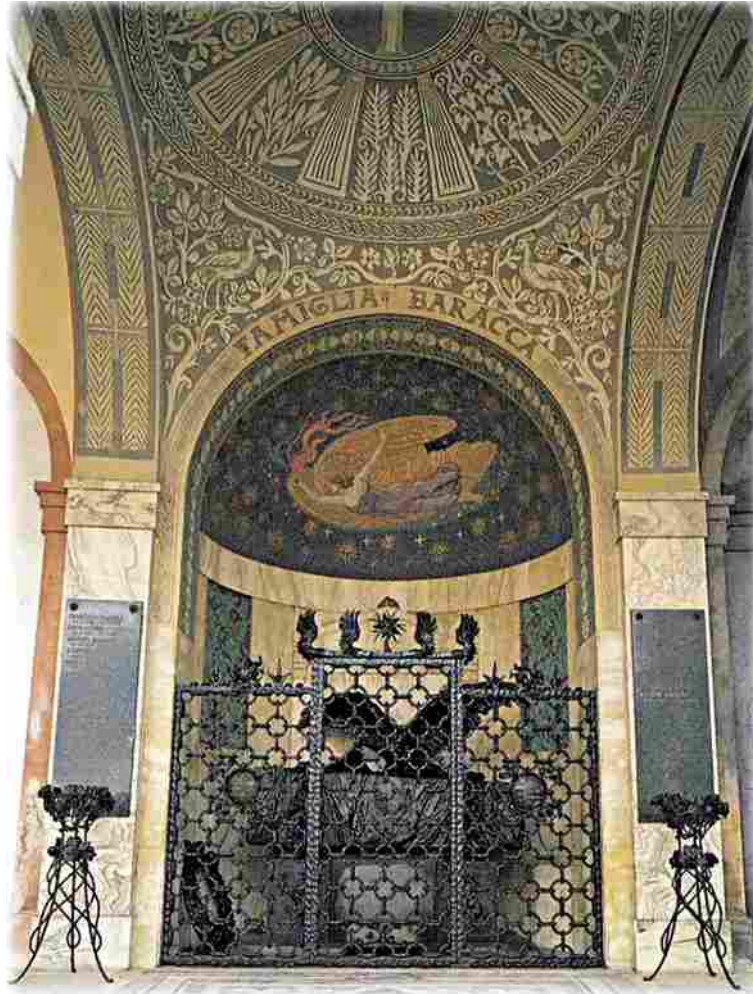


Fig. 20 La cappella sepolcrale

Il giro è finito. Speriamo che andando via vi porterete dietro la sensazione di non aver toccato un semplice punto geografico, ma di aver vagato in un indefinibile luogo della nostra memoria storica. Francesco Baracca ha avuto tutte le qualità del campione: alto, elegante, disinvolto, abile, coraggioso e profondamente umano. Ma i successi, la notorietà e la gloria non lo hanno mai cambiato. O almeno non ne ha avuto il tempo. Figlio del suo tempo, ma soprattutto della sua terra, come scrive Luca Goldoni ha il tipico DNA romagnolo “*aplomb, irruenza sportiva, mondanità, propensione alla baracca con gli amici (nomen omen)*”. In ogni caso Francesco Baracca e la sua insegna sono e resteranno nella memoria collettiva dell’aeronautica, dei motori e del nostro paese (Fig.21).



Fig. 21 Francesco Baracca e la Ferrari: due miti indissolubili

Fonti letterarie

1. S. Ciccarelli: *“Eroi del cielo, della terra e del mare”*, Mondadori, 1926
2. L. Romersa: *“I temerari del cielo”*, Edizioni del borghese, 1965.
3. R. Gentili, P. Varriale e A. Iozzi: *“Gli assi dell'aviazione italiana nella grande guerra”*, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare 2000
4. E. Pittalis: *“La guerra di Giovanni”*. Feltrinelli Editore, 2006
5. A. Ghibelli: *“La guerra degli italiani”*. BUR Editore, 2007
6. C. De Agostini: *“Baracca. L'eroe del Cavallino”*, Giorgio Nada Editore, 2008
7. E. Iezzi: *“Lettere dal fronte di Aurelio Baruzzi e Francesco Baracca”*, An. Walberti 1795 Edizioni, 2014
8. L. Goldoni, A. Goldoni: *“Francesco Baracca. L'eroe dimenticato della grande guerra”*, BUR Biblioteca Univ. Rizzoli, 2015

Fonti web

<http://www.mauroantonellini.com>
<http://www.museobaracca.it>
<http://www.aeronautica.difesa.it>
<http://www.cattolicanews.it>