BARACCA DAY

L'anniversario della morte di Francesco Baracca è una data molto sentita da Giancarlo Zanardo e da tutta la Fondazione Jonathan Collection. Anche quest'anno l'asso degli assi è stato commemorato con il sorvolo del Sacello da parte dei numerosi aerei che hanno partecipato all'evento

Paolo Zerlotto

L'evento più atteso tra i tanti che si svolgono presso il campo di volo 'Francesco Baracca' di Nervesa della Battaglia, sede della Jonathan Collection, è senz'altro il 'Baracca Day'. Questa giornata, fortemente voluta dal presidente dell'associazione Giancarlo Zanardo, giunge quest'anno alla 27a edizione, segno dell'importanza e del grande significato che la commemorazione della morte di Francesco Baracca ha per Giancarlo e per tutti gli appassionati di aviazione, e non solo. Nonostante sia passato più di un secolo, Francesco Baracca rimane il più famoso aviatore italiano. È l'asso degli assi, un Cavaliere del Cielo dei tempi eroici dell'aviazione, quando chi volava aveva il massimo rispetto per il nemico. Dotato di coraggio e autocontrollo, ammirato e stimato dai suoi compagni, Francesco Baracca si è guadagnato in breve tempo un posto di primo piano nell'immaginario collettivo degli italiani. Fin dall'inizio della sua carriera aviatoria Giancarlo Zanardo sognava di possedere un biplano, ed aveva un'idea fissa: non appena avesse realizzato il suo sogno, avrebbe reso omaggio a Francesco Baracca volando sulla località del Montello per sorvolare il Sacello, il monumento commemorativo eretto nel punto in cui l'asso degli assi ha perso la vita. Questo sogno lo ha realizzato nel 1976 con il biplano DH.82A Tiger Moth I-GATO originale del 1941, la cui storia è stata raccontata su VFR Aviation – Febbraio 2025. Nel 1995 Zanardo si sposta sul campo di volo di Nervesa della Battaglia, che è l'attuale base della flotta della Jonathan Collection e, vista la vicinanza con il Montello (2,5 km in linea d'aria), decide di intitolare il campo a Francesco Baracca. Ma sorvolare il Sacello con un biplano non gli basta e nel 2006 Giancarlo decide di costruire una replica dello SPAD XIII (I-GIAG) di Francesco Baracca, che dopo un'attività di volo di sei mesi viene ceduto al Museo del Piave di Vas (BL). Ma alla collezione non poteva mancare l'aereo di Baracca, perciò si procede alla costruzione di un secondo SPAD XIII (I-JONA) che verrà immatricolato nel 2015. Da allora il sorvolo del Sacello con la replica dello SPAD XIII assume un significato ancora maggiore. Bisogna però specifi-

La linea volo dei biplani

care che Francesco Baracca aveva a disposizione due SPAD: il modello VII, più leggero e manovrabile utilizzato per i voli a bassa quota, ed il modello XIII, più potente, ma più pesante e meno maneggevole, utilizzato per i voli in alta quota. Durante il suo ultimo volo Francesco Baracca era a bordo di uno SPAD VII per una missione cosiddetta 'Rettile', ovvero un'azione di mitragliamento delle truppe nemiche a bassa quota.

BARACCA DAY

Il 'Baracca Day' si tiene la domenica più prossima alla data del 19 giugno, giorno in cui si è spento Francesco Baracca nel lontano 1918. La partecipazione è aperta al pubblico e a rendere omaggio all'asso degli assi sono stati gli aeroplani della Jonathan Collection e le decine di aerei degli appassionati intervenuti. Sul piazzale antistante lo storico hangar Bessoneau c'erano tre lunghe file di aeroplani di tutti i tipi: aviazione generale, ultraleggeri e velivoli storici. Terminato l'arrivo degli aerei, alle 11:30 sono decollati insieme il Tiger Moth, il Fokker Dr.I e lo SPAD XIII, con ai comandi rispettivamente Fabio Consoli, Daniele Beltrame e Fabio Iannaccone. La formazione dei tre aeroplani si è diretta sul Montello per un sorvolo del Sacello con i fumi tricolore. Sul luogo si stava svolgendo una cerimonia commemorativa con la presenza di autorità locali e rappresentanti dell'Aeronautica Militare. Al ritorno dal Montello, i tre aeroplani hanno effettuato due passaggi in formazione sul campo di Nervesa per farsi ammirare dal pubblico presente, per poi effettuare l'apertura, portandosi in sottovento sul Piave ed atterrare. Per i piloti partecipanti è stato organizzato un pranzo all'interno della struttura principale, e al termine Giancarlo Zanardo ha tenuto un briefing per tutti i piloti che volevano commemorare Francesco Baracca con il sorvolo del Sacello. Questo è il momento che rende speciale il Baracca Day: i piloti vengono divisi in tre 'Squadriglie', una per ciascuna delle file di aeroplani parcheggiati sul piazzale. Si decolla in sequenza per pista 33 e, mantenendo la distanza di sicurezza, si vira a destra facendo un 180° per dirigersi verso il Castello di Susegana che si trova su una collina ed è facilmente individuabile. Si prosegue verso Nervesa in direzione ovest, puntando sull'inconfondibile

Giancarlo Zanardo con il Gen. Luca Goretti

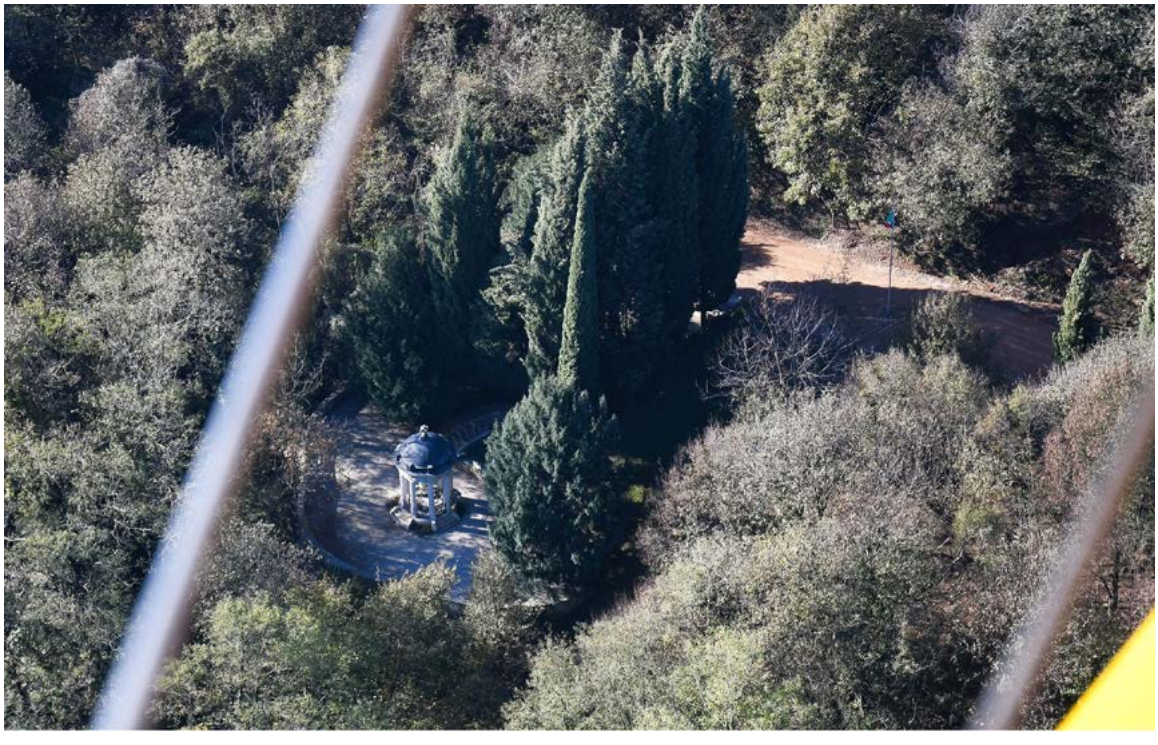
Consoli, Iannaccone e Beltrame davanti al triplano Fokker DR 1M

struttura del Sacrario Militare della Grande Guerra. Poco più avanti si trova il Sacello circolare con otto colonne ed un tetto a cupola. Sorvolato il Montello si vira verso nord e poi verso est per portarsi in lungo finale per pista 15 ed atterrare nuovamente sull'aviosuperficie di Nervesa, oppure sorvolare il campo e proseguire verso casa.

SPETTACOLO IN CIELO

Terminato questo momento commemorativo, inizia lo spettacolo, e quest'anno assisteremo ad una cosa mai vista prima. Il Caproni Ca.3 decolla con ai comandi Fabio Consoli e Daniele Beltrame, seguire lo SPAD XIII con Fabio Iannaccone che si ricongiunge rapidamente al Caproni Ca.3 per fargli da caccia di scorta. Decolla anche il Fokker Dr.I con ai comandi Mauro Di Biaggio, che da poco è entrato a far parte del team della Jonathan Collection. Il Fokker avvista la formazione "nemica" composta dal Caproni e dallo SPAD, e decide di attaccarla. Lo SPAD avverte il pericolo e si stacca dal Caproni per ingaggiare un duello aereo con il Fokker (in realtà il Barone Rosso non ha mai combattuto con Francesco Baracca). Dopo un breve inseguimento lo SPAD si mette in coda al Fokker e spara con le due mitragliatrici con le quali è equipaggiato. Dal Fokker fuoriesce una scia di fumo bianco e l'aereo inizia a perdere quota fino a scomparire dietro agli alberi. Sconfitto l'avversario, lo SPAD si ricongiunge con il Caproni per proseguire la missione sugli obiettivi nemici. Alla fine anche il Fokker raggiunge il Caproni e lo SPAD per un ultimo passaggio

Nel briefing viene illustrata la procedura di avvicinamento e sorvolo del Sacello



Il Sacello fotografato dal Tiger Moth I-GATO

SPAD, Tiger Moth e Fokker rientrano sul campo dopo il sorvolo

in formazione sopra il pubblico. Termina così questa splendida edizione del 27° Baracca Day, tra l'altro coronata da una splendida giornata di sole.

LA VITA DI FRANCESCO BARACCA

Francesco Luigi Giuseppe Baracca nasce il 9 maggio 1888 a Lugo, figlio unico della contessa Paolina Biancoli e di Enrico, proprietario terriero e commerciante di vini. Appassionato di equitazione fin da bambino, nel novembre del 1907 diviene allievo del corso dell'Arma di Cavalleria alla Scuola Militare di Modena. Nella primavera del 1912 presenta domanda per prendere il brevetto di pilota di aeroplani e, insieme ad altri colleghi, si reca a Reims, in Francia, dove diviene allievo della Scuola di aviazione civile Hanriot a Betheny. Nel luglio dello stesso anno torna in Italia, trasferendosi presso la Scuola Militare di Aviazione di Cascina Malpensa dove conseguirà il brevetto di pilota militare su Nieuport monoplano per essere poi assegnato alla 6a Squadriglia nell'agosto del 1913. Dotato di un atteggiamento misurato e scientifico caratterizzato da continui allenamenti, ponderato coraggio ed autocontrollo, Baracca fu sempre tenuto in alta considerazione dai suoi superiori e non stupisce che, all'entrata in guerra dell'Italia nel maggio del 1915, il suo nome fosse il primo della lista dei piloti scelti per l'addestramento in Francia, all'aeroporto di Le Bourget, sul biplano Nieuport 10. Rientrato in Italia in luglio, si stabilisce con la 8a Squadriglia Nieuport presso il campo di Santa Caterina – Campoformido, nelle vicinanze di Udine, a difesa del Comando Supremo. Qui effettua voli di pattugliamento ed il 7 aprile 1916 Baracca diviene il primo aviatore italiano ad abbattere un velivolo nemico, il Brandenburg C.I 6157 austriaco. Fin dalla prima vittoria Baracca dimostrò un rispetto sincero verso gli avversari sconfitti, rendendo loro onore e andandoli a trovare nel caso in cui fossero prigionieri. Tra la fine dell'inverno del 1916 e l'inizio della primavera 1917 Francesco Baracca decise di far dipingere sulla fusoliera dei propri caccia un cavallo nero impennato in onore del suo Reggimento di appartenenza, Piemonte Reale. Dopo aver abbattuto cinque aerei nemici divenne un asso nell'autunno del 1916. Il 1° maggio 1917 benne trasferito alla neocostituita 91a Squadriglia Caccia, formazione di élite dell'aviazione italiana, soprannominata Squadriglia degli Assi, il cui comando verrà preso proprio da Baracca appena un mese dopo, il 6 giugno 1917, e che in seguito adotterà come proprio simbolo il grifo, che compare ancora oggi nello stemma dell'Aeronautica Italiana. Il 7 dicembre 1917 ottenne la sua 30a vittoria e per questo fu insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare. L'11 aprile

Mauro Di Biaggio ai comandi del Fokker DR 1M

Il Fokker avvista la formazione SPAD - Caproni Ca.3R e la attacca

1918 la 91a Squadriglia si stabilisce presso Quinto di Treviso dove resterà fino alla fine del conflitto. In occasione della Battaglia del Solstizio, il 15 giugno 1918, in una missione a San Biagio di Callalta, in provincia di Treviso, Baracca ottiene la 34a ed ultima vittoria ed il 19 giugno, uscito per un'azione di mitragliamento a volo radente sul Montello, il suo Spad VII viene colpito dagli austriaci. Il suo corpo fu recuperato solamente il 24 giugno, quando gli austriaci si ritirarono dalla zona. Due giorni dopo furono celebrati i funerali a Quinto di Treviso e, grazie ad una concessione regia, nella tarda serata del 28 la salma raggiunse la città natale di Lugo. Domenica 30, nel pomeriggio, si svolsero i solenni funerali e la salma venne tumulata nel cimitero cittadino.

IL LUOGO E LE CIRCOSTANZE DELLA MORTE

La morte del più grande asso dell'aviazione italiana nel pieno dell'ultima offensiva austro-ungarica sul Piave, ha suscitato ricerche e dibattiti tra storici, militari e appassionati, i cui sforzi però non sono ancora riusciti a eliminare tutti i dubbi. È passato più di un secolo da quel 19 giugno 1918, ma ancora oggi le oggettive carenze nelle fonti a noi note rappresentano uno scoglio che non consente di stabilire né le cause certe della morte, né il luogo esatto di caduta dell'aereo. La pubblicazione più recente che cerca di dare una risposta a questi interrogativi è il libro del Prof. Stefano Lugli intitolato "Francesco Baracca, l'ultima battaglia". Basandosi su una certosina indagine multidisciplinare, Lugli ha permesso, se non di risolvere tutte le incertezze, di stabilire alcuni punti fermi e di meglio delineare il contesto dei fatti, grazie all'impiego di triangolazioni topografiche, aerofotogrammetria e georeferenziazione, associate alla puntuale lettura delle carte militari del tempo e integrate con ricognizioni nei luoghi della battaglia, assieme al riesame delle testimonianze dei protagonisti alla luce di nuovi riscontri. La domanda che tutti ci poniamo è come sia stato abbattuto Francesco

Inizia un emozionante duello tra Fokker e SPAD, duello che nella realtà non avvenne mai

Baracca. La versione ufficiale del comando italiano sostiene che Baracca sia stato colpito da terra ad opera delle truppe austro-ungariche. Il prof. Lugli, però, non è d'accordo: nel tardo pomeriggio del 19 giugno 1918 Francesco Baracca decollava per la seconda missione del giorno insieme al gregario Franco Osnago, un pilota con ancora poca esperienza. Entrambi pilotavano uno SPAD VII (quello di Baracca con matricola 5682). Partiti alle 18:15 dalla base di Quinto di Treviso, la coppia puntò verso il Piave. Il cielo sereno si alternava con nubi cariche di pioggia, e il fumo prodotto dall'artiglieria sul campo di battaglia peggiorava notevolmente la visibilità. Dopo aver sorvolato Nervesa, i due piloti italiani si diressero verso il versante meridionale del Montello in direzione nord-ovest. A quota più bassa e un poco più avanti si trovava un Phönix C.I (codice 121.17) austriaco, aereo biposto da ricognizione appena entrato in servizio e quindi ancora poco noto agli aviatori italiani, con ai comandi il pilota caporalmaggiore Max Kauer e come osservatore il tenente Arnold Barwig. Il Phönix era armato con due mitragliatrici Schwarzlose calibro 8 mm, una posizionata in caccia a disposizione del pilota, e la seconda, brandeggiabile e montata su un anello a corona, rivolta verso la parte posteriore, azionabile dal secondo membro dell'equipaggio. L'aereo austriaco volava in direzione ovest, e quindi controsole rispetto a Baracca, mentre quest'ultimo risultava bene illuminato da parte del nemico. L'osservatore austriaco ha quindi potuto sparare a Baracca dalla sua postazione posteriore, prima di essere avvistato dall'asso italiano. A questo punto Osnago riferisce di aver visto una sottile scia bianca sfilare dall'aereo di Baracca, di aver virato in direzione opposta ed aver poi perso il contatto con gli altri aeroplani. Baracca accortosi della presenza dell'aereo austriaco, che volava più in basso e mimetizzato rispetto al terreno, virò nella sua direzione sparando a sua volta. Però i colpi di Barwig avevano evidentemente già colpito Baracca, rendendolo incapace di manovrare, tanto che lo SPAD VII sfilò sul fianco del Phönix trasformandosi in un facile bersaglio per la mitragliatrice di Barwig. Avvolto dalle fiamme, lo SPAD VII si schiantò a terra lungo la Valle delle Fontanelle. Ma dove cadde esattamente l'aereo di Baracca? Anche su questo punto l'analisi del Prof. Lugli è approfondita, e scopriamo che gli austriaci effettuarono una campagna di telerilevamento mediante l'impiego di aerei osservatori che scattavano foto del territorio. Queste fotografie riprese dai ricognitori della Flik 4 e 28 sono conservate nell'Archivio di Stato di Vienna ed hanno consentito al Prof. Lugli di trarre importanti conclusioni circa il luogo dove è precipitato Francesco Baracca. Esiste infatti una foto scattata da Arnold Barwig il 19 giugno 1918, alle ore 18:45, per documentare l'abbattimento, dove si vede un'aera ricoperta dal fumo bianco dell'aereo che brucia ed una serie di particolari del terreno. Da un confronto tra le foto aeree zenitali della ricognizione austro-ungarica e la ripresa di Barwig, si riscontra che l'attuale Sacello è stato costruito proprio ad una delle estremità dalla quale si alzava il fumo bianco, nell'area di Colesel Castelviero. Per quanto riguarda il punto esatto in cui sono stati ritrovati i resti di Francesco Baracca ed il motore dello SPAD VII conficcato nel terreno ad alcuni metri di distanza (il motore originale è esposto al MUSAM di Vigna di Valle), alcune fonti riportano che non si tratta del luogo esatto dove è stato edificato l'attuale monumento, ma di un posto "non molto lontano, di un centinaio o qualcosa di più in metri", e questo perché il sito era in una posizione disagevole e non consentiva un facile accesso ai visitatori. Di questo punto esatto, purtroppo, si è persa la memoria.

Francesco Baracca accanto allo SPAD VII da lui utilizzato per le missioni a bassa quota

CONCLUSIONE

Le cause della morte di Baracca sono ancora oggetto di studi e pubblicazioni che man mano mettono in luce gli aspetti ancora oscuri, ma che non sono ancora giunti ad una verità definitiva. L'unica certezza è che l'orologio di Francesco Baracca si è fermato alle ore 18:41 del 19 giugno 1918 in un posto ad oggi non noto, ad un centinaio di metri circa dal suo attuale monumento commemorativo. L'asso degli assi aveva appena compiuto trent'anni.

Il Libro del Prof. Lugli "Francesco Baracca, l'ultima battaglia"