

CENT'ANNI FA LA MORTE SUL PIAVE DI BARACCA EROE DI CIELI DIFFICILI

di Cataldo Greco



Nell'anniversario dell'abbattimento di Francesco Baracca, avvenuto il 19 giugno 1918, a Nervesa, nei giorni della Battaglia sul Piave, Lugo di Romagna ha onorato con diverse commoventi cerimonie la memoria del più grande dei nostri aviatori della Grande Guerra, Medaglia d'oro al valore militare. Le Frece Tricolori si sono esibite con vari sorvoli della Pattuglia Acrobatica Nazionale. L'Oratorio di

Sant'Onofrio si è preso cura di tenere aperto per una settimana il Sarcofago di Baracca e di organizzare una visita guidata al Museo intitolato all'aviatore e alla storica mostra fotografica delle battaglie aeree del Primo Conflitto Mondiale.

Può risultare sorprendente il fatto che Francesco Baracca, l'italiano "*asso degli assi*", risulti, con le sue 34 vittorie aeree, al cinquantesimo posto soltanto nell'elenco dei piloti di tutte le nazioni che, durante la Grande Guerra, abbattono il maggior numero di avversari. Per dire: nessuno sa chi sia James Jones, nome anonimo quant'altri mai. Eppure, questo pilota inglese conseguì due vittorie in più di quelle di Baracca; ma non è notissimo neppure in patria, perché tale record lo colloca al diciottesimo posto appena fra i piloti britannici, canadesi o australiani che nella Prima Guerra Mondiale volarono con la coccarda tricolore di Sua Maestà.

Questo Jones, insomma, era anni luce lontano dal canadese Billy Bishop (72 vittorie, oltre il doppio di Baracca), per non parlare del francese René Fonck (75) e del *Barone Rosso*, Manfred Von Richthofen, con i suoi 80 nemici abbattuti. I dodici aviatori con almeno cinquanta vittorie in vetrina erano soci di un Club a tre bandiere: due erano francesi, tre tedeschi, sette dell'Impero Britannico.

Che cosa, allora, rende speciale lo slanciato, elegante pilota di Lugo di Romagna, icona cavalleresca imprigionato nel bianconero sgranato delle foto che ci restano di lui? Il teatro di guerra. Il nostro fu il teatro di guerra operativamente peggiore – sotto molti aspetti – fra quelli del primo conflitto mondiale. Un paesaggio di alta montagna, in Trentino, dove i biplani affrontavano turbolenze, maltempo, o un piatto di pietra chiuso da creste alpine, sul Carso, con poca profondità strategica, scarsa logistica ferroviaria, aeroporti spinti indietro nella pianura. Impossibili, sul teatro italiano, gli spiegamenti di masse aeree, come negli ultimi due anni di guerra sul fronte occidentale, impossibile la tecnica dei branchi di caccia, che tante vittorie, mieterono nei cieli di Francia e Fiandre. La difficoltà incentrata della nostra aviazione è speculare a quella dell'avversario: il primo fra gli assi

austriaci, Godwin Von Brumowski, chiuse la carriera con 35 vittorie, una in più di Baracca. Né si possono mettere in discussione le macchine volanti loro affidate: l'asso del *Cavallino Rampante* combatteva a bordo di *Neuport* o *Spad francesi*, l'austriaco sugli *Aviatik* o gli *Albatros tedeschi*.

Il punto è che l'evoluzione della nostra guerra aerea non seguì la micidiale dinamica del fronte occidentale.

Nei primi anni di conflitto, compito della caccia era, ovunque, di ostacolare gli aerei

nemici dediti all'osservazione dall'alto, al bombardamento di obiettivi tattici a ridosso delle trincee. È dal 1917 che, in Francia, la situazione cambia con la creazione, da parte tedesca, degli *Jagdstaffeln*, squadriglie composte da caccia sempre più moderni, incaricate di spazzare i cieli nei settori dove gli Stati Maggiori avevano bisogno di libertà operativa.

Manfred Von Richthofen, il più famoso comandante di questi "circhi volanti", abolì ogni romanticismo cavalleresco mettendo a punto una procedura industriale di omicidio: avvistato un nugolo di aerei nemici, lui si alzava sopra le nuvole, mentre i suoi gregari isolavano la preda staccandola dal gruppo. Poi il Barone rosso piombava dall'alto come una spada sulla vittima. Verso la fine del conflitto, in coincidenza con la ripresa, al suolo, della guerra in movimento, volarono l'una contro l'altra, masse sempre più numerose di apparecchi, capaci di incidere sempre più sulle operazioni sul terreno: l'aviazione aveva conquistato una sanguinosa autonomia operativa. Da questo punto di vista, sul fronte italiano, l'aeronautica era rimasta prigioniera di asfittici cieli: si trovò impreparata al movimento delle masse di fanteria nella pianura veneta, dopo lo sfondamento di Caporetto. Nel 1918, Baracca cadde come un cavaliere, regalandoci un mito intonso: senza quel lampo di inquietante brutalità che si coglie negli occhi sporgenti, rotondi *come palline da ping pong*, del Barone rosso.

Ricordiamolo anche per l'enorme difficoltà delle nostre battaglie aeree e il suo elevato stile etico di cavalleria.

Il nemico abbattuto – Lettera dell'8 aprile 1916: «Ho parlato a lungo con il pilota austriaco stringendogli la mano e facendogli coraggio poiché era molto avvilito».

Alta montagna – Sul fronte italiano maltempo e altitudine rendevano più duro il compito dei piloti.

Mito di altri tempi – Rispetto agli sviluppi brutali sul fronte occidentale, restò il rispetto dell'avversario.



Il sarcofago con le spoglie del pilota Francesco Baracca viene esposto sulla piazza di Lugo