

*Francesco Baracca*  
*Indagine sulla morte di un eroe italiano*

1<sup>a</sup> edizione 2013

*Grafica e impaginazione*  
*di Stefano Gambarotto*

*Editrice Storica*  
è un marchio di proprietà di  
**ISTRIT**  
*Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano*  
Comitato di Treviso  
Via Sant'Ambrogio di Fiera, 60  
31100 - TREVISO  
info@istrit.org

*Ringraziamenti:*

Gregory Alegi - Roberto Gentili - Paolo Varriale - Ulisse Berti  
Giancarlo Zanardo - Fausto Bernardini - Francesco Ballista  
Ufficio Storico Aeronautica Militare Italiana  
Civica Biblioteca «Angelo Mai» Brescia

ISBN 978-88-96674-15-4

# FRANCESCO BARACCA

Indagine sulla morte  
di un eroe italiano

Stefano Gambarotto  
Renato Callegari

*con un capitolo di*  
Giuseppe Piccolo

Editrice Storica  
Treviso  
2013

**ES**  
EDITRICESTORICA



## IL CAVALIERE DEL CIELO

*Giugno 1918*

Il giugno del 1918 fu un mese cruciale per il regno d'Italia. Il Paese, stremato da una lunga guerra che ormai da tre anni lo vedeva contrapposto all'impero austro-ungarico, assisteva con trepidazione ai sanguinosi scontri che si combattevano sul Monte Grappa, sui declivi del Montello e sulle rive del Piave. Era in corso la *Battaglia del Solstizio*, come Gabriele D'Annunzio la battezzò. Negli intendimenti dell'Alto Comando viennese, doveva essere risolutiva. Un grande attacco lanciato agli inizi dell'estate con l'obiettivo di dilagare nella pianura Padana e mettere così fine alla guerra sul nostro fronte. L'offensiva iniziò alle 2 del mattino del 15 giugno.<sup>1</sup> Il Regio Esercito vi si oppose con tutte le forze di cui disponeva. I due schieramenti contrapposti si battevano ormai da quattro giorni e martedì 18 giugno il tempo non era buono.

*Al campo di Quinto di Treviso: la 91ª Squadriglia Aeroplani da Caccia*

A Quinto di Treviso, un piccolo paese che sorge a pochi chilometri dalla città capoluogo della Marca, gli italiani hanno costruito uno dei tanti campi di volo realizzati nei pressi del fronte, per consentire agli Aviatori di dare man forte alla Fanteria che si dissangua sul terreno. Le case del paese punteggiano una campagna verde e ricca d'acque. La maggior parte di esse sorge fra il municipio e la chiesa parrocchiale, dove le strade si incrociano a formare un trivio. Molte di quelle abitazioni ora sono occupate dalla Sanità Militare che a Quinto ha installato l'Ospedale da Campo n. 022. Poi c'è la pista di volo: un'ampia superficie livellata che pare una prateria. La circondano una quindicina di *hangar* ben mimetizzati fra la vegetazione. L'hanno realizzata a lato della strada di San Bernardino. All'entrata del campo sono state impiantate due antenne per le trasmissioni radiotelegrafiche, un posto telefonico e una baracca che i piloti chiamano il «cassone». Lì alloggia l'ufficiale di guardia e gli aviatori si cambiano prima di decollare. A prima vista non pare avere

<sup>1</sup> In occasione di questa battaglia, nel corso della quale le forze italiane fornirono prova di grande solidità, la componente aerea del Regio Esercito schierò 65 squadriglie e 9 sezioni mettendo in campo un totale di 653 aerei (compresi quelli francesi e inglesi) il 75% dei quali in piena efficienza. I piloti furono 770, gli osservatori 474 e i mitraglieri 176. La 91ª Squadriglia in particolare, poté contare su 14 piloti e 17 SPAD XIII. I dati sono desunti da: Felice Porro, *La guerra nell'aria*, Milano, Corbaccio, 1935, p. 285; Marco Pluviano, Irene Guerrini, *Francesco Baracca, una vita al volo. Guerra e privato di un mito dell'aviazione*, Udine, Gaspari, 2000, p. 141. Il contributo degli aviatori, a quanto scrive il generale Felice Porro fu «veramente superiore ad ogni aspettativa» nonostante «lo stato di minore efficienza rispetto alle previsioni» palesato alla vigilia della battaglia dalla componente aerea del Regio Esercito. Cfr.: Porro, *La guerra...*, op. cit. p. 285.



nulla di diverso dalle tante piste di volo che punteggiano il territorio. Quel campo però non è come gli altri perché su di esso, in quel periodo, fa base la *91<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da Caccia*, destinata a divenire famosa come *Squadriglia degli Assi*. Tutti piloti di prim'ordine, che il loro comandante ha avuto il privilegio di potersi scegliere uno per uno.<sup>2</sup> Una formazione di *élite*, che riunisce il meglio dei nostri Aviatori. In una baracca del campo si sta tenendo una riunione. L'ha voluta il generale Luigi Bongiovanni, che dal marzo 1918 è il massimo responsabile dell'aeronautica italiana, alle dipendenze dirette del Comando Supremo. I piloti della squadriglia sono tutti presenti e l'atmosfera è piuttosto tesa. C'è anche il comandante del campo e della *Massa da Caccia*<sup>3</sup>, il tenente colonnello Pier Ruggero Piccio. Soprattutto però, è presente un ufficiale di Cavalleria con il grado di maggiore, un uomo distinto e dal fisico longilineo, che ascolta senza parlare. La fronte è alta, le linee del volto incise, lo sguardo profondo. Si chiama Francesco Baracca e ha da poco compiuto trent'anni. È lui il comandante della *91<sup>o</sup> Squadriglia*, l'uomo che ha chiamato a farne parte i migliori piloti del Paese. Proviene dalla cavalleria perché a quell'epoca l'Aeronautica non è ancora un'arma indipendente ma solo una delle tante specialità dell'Esercito, al pari del Genio o dell'Artiglieria.

### *L'aviazione agli inizi del Novecento*

Saper pilotare un aeroplano, agli inizi del Novecento, è abilità giudicata pari a quella di cui deve disporre l'autista di un'automobile o il conduttore di una motocicletta. L'aviazione è una realtà giovane ed è stata fino ad allora considerata alla stregua dei nascenti sport motoristici. All'inizio del conflitto anzi, il pilota non è nemmeno giudicato l'elemento più importante dell'equipaggio di un velivolo. Volare significa soprattutto poter vedere lontano e l'aeroplano è dapprima ritenuto null'altro che il mezzo più adatto ad ampliare le capacità di ricognizione di un esercito moderno. L'ufficiale osservatore è dunque il vero protagonista del volo. Il ruolo di pilota può essere assolto di chiunque, anche da un militare di truppa. Quando l'Italia entra in guerra può

2 Paolo Varriale, in: *Rivista Aeronautica*, settembre 2005. La 91<sup>a</sup> Squadriglia riuniva i migliori piloti da caccia italiani e aveva in dotazione i velivoli più avanzati. Dopo il *Nieuport 17* fu equipaggiata con lo *Spad VII* e lo *Spad XIII*. Francesco Baracca ottenne presso questa squadriglia, di cui divenne comandante, ventisei delle trentaquattro vittorie che ufficialmente gli sono riconosciute.

3 La *Massa da Caccia* – costituita in occasione della *Battaglia del Solstizio*, schierava ben 120 aeroplani ed era formata da 8 squadriglie poste a diretta disposizione del Comando Supremo, 5 delle quali tolte provvisoriamente alle varie armate. La 91<sup>o</sup> era una di queste. La *Massa da Caccia* fu impiegata per lo sbarramento continuo del fronte di battaglia dall'alba al tramonto e per la scorta ai bombardieri oltre che per operazioni di pattugliamento dei cieli. Cfr.: Porro, *La guerra...*, op. cit., p. 284.

contare appena su 58 aerei. La Francia ne possiede 1150, l'Inghilterra 166, la Germania 764 e l'Austria-Ungheria 96. I nostri apparecchi – scrive Luigi Romersa – «sono tutti di marca straniera dato che le poche fabbriche italiane [...] riuscivano a produrre dalle sei alle undici macchine all'anno. Più che di un'aviazione militare si trattava di una modesta e pittoresca collezione di aerei. [...] Nessuna macchina, fra l'altro, era armata, lo erano invece i piloti i quali, caso mai si fossero scontrati in aria con il nemico, dovevano sparargli addosso con la pistola, con il moschetto oppure con un grosso *revolver* "Mauser" custodito in un fodero di legno che sembrava un astuccio di violino». All'inizio del conflitto – continua Romersa - «nelle norme del "servizio di guerra" che era la Bibbia dell'arte militare, fu stabilito che gli aerei, insieme con la cavalleria e con i ciclisti, avrebbero dovuto provvedere soltanto ad esplorare il terreno davanti alle truppe combattenti. Nessuna meraviglia perciò, se allo scoppio delle ostilità, gli aviatori furono relegati in soffitta e i loro interventi si limitarono a uscite infruttuose che servirono a rendere più rigidi nelle loro convinzioni sbagliate, gli alti ufficiali che in veste di tecnici si ostinavano a sostenere che l'aviazione non poteva rendere utili servizi e perciò era assurdo dedicarvi energie, personale e denari».<sup>4</sup> I nostri piloti, ansiosi di dimostrare il proprio valore, possono solo sognare i duelli aerei che avvengono sul fronte francese e di cui leggono sui giornali. Le cose però sono destinate a cambiare. Dopo i primi scontri combattuti in cielo fra velivoli avversari a suon di colpi di fucile e pistola, il pilota diviene in fretta il nuovo cavaliere. Un soldato che affronta l'avversario sovente in *singolar tenzone*, alla maniera dei suoi predecessori medioevali, misurandosi con lui nel rispetto di regole dal sapore *cavalleresco*, come avveniva in quei tempi fascinosi e lontani, fra castelli e armature lucenti. Un cavaliere che ha barattato il suo destriero con l'aeroplano, nuovo simbolo dei tempi moderni. Una macchina capace di raggiungere velocità e quote che per l'epoca sono considerate incredibili e che opera in aria, un ambiente privo di confini, dove l'ardire di chi la conduce trova la sua massima esaltazione. Francesco Baracca, agli occhi degli italiani suoi contemporanei, che ne leggono le gesta sui giornali, incarna questo nuovo mito fatto di rapidità e audacia. Chi combatte nel cielo contende lo spazio sulla stampa e nell'immaginario collettivo a chi affronta la guerra sulle montagne. Anche l'alpinismo al pari dell'aviazione è, infatti, una disciplina giovane e considerata non alla portata di chiunque. Carico d'identico fascino è anche il contesto naturale che fa da sfondo alla guerra di montagna: spazi incontaminati e infiniti dove le forze della natura sono sempre in agguato e contro le

4 Luigi Romersa, *Francesco Baracca. Cavaliere del cielo*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1968, pp. 2-3



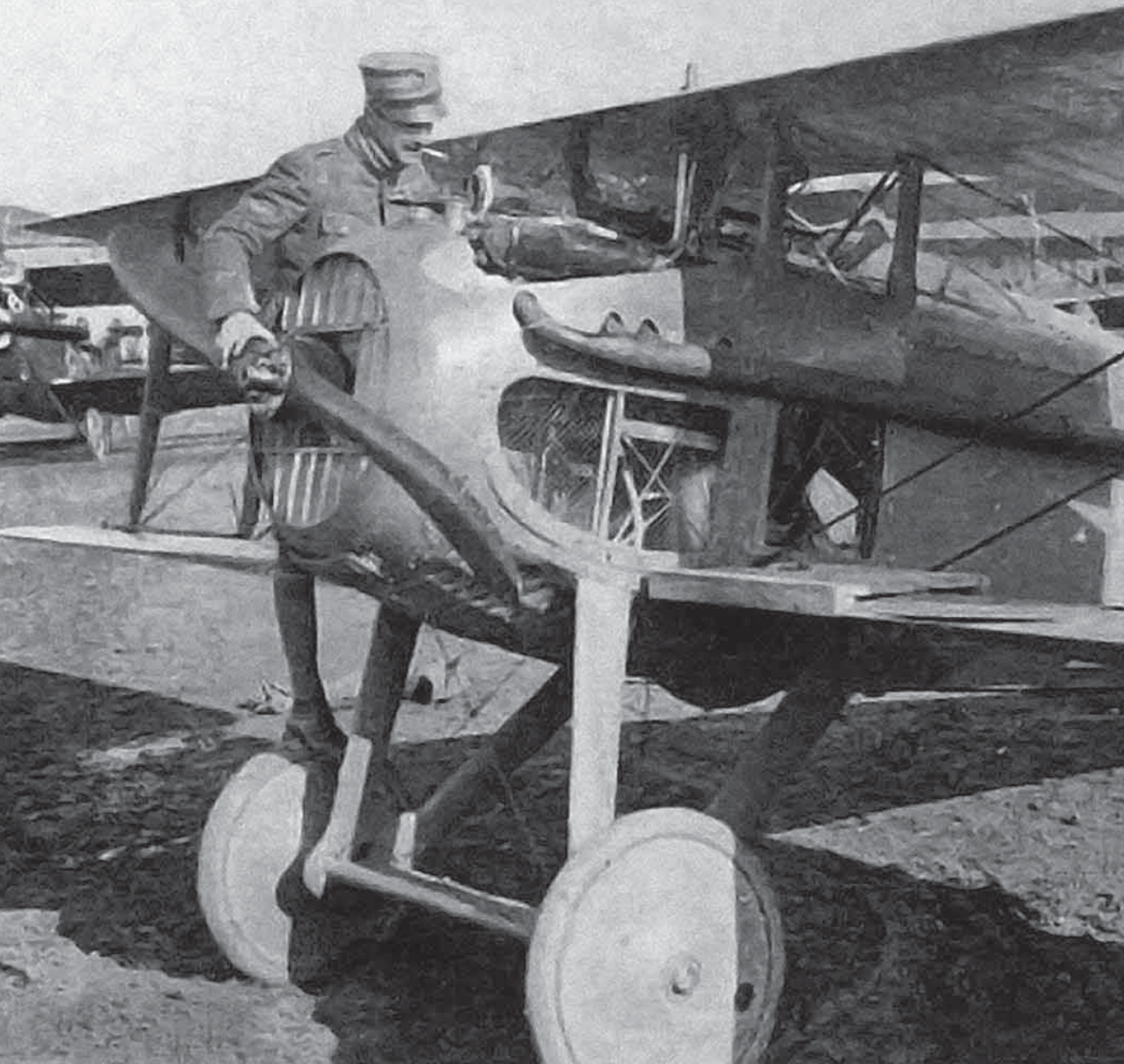


*Un «Nieuport XI» detto «Bébé». Questo tipo di aereo fu il primo vero aereo da caccia.  
Nella foto l'asso francese Jean Navarre ritratto con il meccanico Servant.*



*Uno SPAD XIII.*

*Fulco Ruffo di Calabria mentre osserva il motore di uno Spad.*





quali l'uomo si deve misurare con un impegno non minore a quello richiesto contro il nemico. La guerra in cielo e sulle montagne fornirà dunque continui spunti alla penna dei corrispondenti dal fronte, obbligati a raccontare ai propri lettori versioni edulcorate dell'orrore quotidiano che affronta chi invece combatte nel fango misto a sangue delle trincee.

*18 giugno 1918*

Francesco Baracca quel giorno segue senza parlare le parole di Bongiovanini. Il generale non è contento. Ha raggiunto il campo di Quinto per dare una lavata di testa ai suoi piloti. E' accaduto qualcosa che l'ha contrariato. Il giorno prima – il 17 giugno -, i piloti della 91° *Squadriglia* hanno ricevuto l'ordine di rimanere a terra. Devono attendere sulla pista che arrivi il momento di decollare per fare da scorta ai bombardieri provenienti dai campi di Padova e San Pelagio. Le cose però, sembrano non andare per il verso giusto. La *Massa da Bombardamento* rimane a terra. Non si sa se per motivi legati alle condizioni del tempo o se per qualche oscuro disegno dei nostri comandi. Lo stesso copione si ripete identico anche l'indomani. Il tempo trascorre e gli aviatori si spazientiscono, costretti all'inattività mentre i velivoli imperiali solcano il cielo senza che apparentemente nessuno li contrasti. Una stasi che logora i nervi. Il disappunto degli aviatori aumenta finché «ad un tratto - racconta Luigi Contini -, proprio sul cielo del campo, verso i 2000 metri, sbucano dalle nubi che inondano il cielo, tre apparecchi nemici che indugiano ad osservare, si tuffano in una nuvola densa, ricompaiono curiosi, portandosi a ridosso del Montello, soli, non avvistati da apparecchi nostri in volo. Sono 5 ore che i piloti sono col naso in su a guardare e a fremere e intanto l'ordine non viene e i nemici pare che irridano dall'alto col rombo dei loro motori». <sup>5</sup> Per Baracca è troppo. Senza indugiare oltre indossa la giacca di cuoio e il caschetto, sale sul suo *Spad* e fa cenno al motorista di rimuovere i perni che bloccano le ruote. Il motore romba al massimo e poco dopo l'aereo si leva in volo puntando verso il Montello, un'area collinare che si allunga per circa 15 km attraverso la pianura e che, nel suo punto più alto, raggiunge i 370 metri d'altezza. Dopo di lui decollano in rapida successione anche Fulco Ruffo di Calabria, Gastone Novelli, Ferruccio Ranza, Guido Nardini e Bartolomeo Costantini. Tutti gli altri seguiranno dopo, quando i primi sei avranno fatto ritorno al campo. In ciò che resta di quella giornata di combattimenti, la 91° *Squadriglia* abatterà sei velivoli avversari. Il Comando Supremo però non ha per niente gradito quel colpo di testa. Al suo ritorno a Quinto, Francesco Baracca trova ad attenderlo il maggiore Graziani che reca per lui «comunicazioni personali» che proprio

5 Luigi Contini, *Francesco Baracca. L'asso italiano*, Milano, Marangoni, 1933, p. 295.

dal comando sono in arrivo. Il contenuto del messaggio che Graziani ha da riferire non è noto ma, parimenti, non è difficile da immaginare. L'ufficiale non ha atteso Baracca sulla pista e l'aviatore molto contrariato, dopo essere sceso dal suo *SPAD*, parla con lui attraverso un telefono da campo installato in un ricovero per velivoli che gli fa da ufficio.<sup>6</sup> Quella missione svolta senza autorizzazione è il motivo per il quale il generale Bongiovanni è venuto a incontrare i piloti. Tutti lo ascoltano sull'attenti. L'alto ufficiale esordisce lodandoli per l'eroismo e lo spirito ardimentoso dimostrati e per le vittorie ottenute negli scontri della mattinata. Quelle parole però sono solo affermazioni di circostanza. Una cortese introduzione a ciò che ha veramente da dire. Subito dopo, infatti, Bongiovanni critica senza mezzi termini il comportamento della squadriglia condannando la disubbidienza dei suoi piloti alle direttive del comando. Pur se motivati dalla volontà di combattere essi hanno comunque eluso un ordine preciso, che imponeva loro di restare a terra. Il generale è visibilmente alterato e non fa nulla per nascondere. Si augura che un simile episodio non abbia più a ripetersi in futuro e per questo «fa affidamento sulle loro virtù di soldati valorosi ma disciplinati».<sup>7</sup> Bongiovanni lascia il campo e Francesco Baracca osserva i suoi uomini. La decisione di violare l'ordine che li vincolava a terra è stata sua. Gli altri non hanno fatto che seguirlo. Eppure la *reprimenda* del generale ha colpito tutti. E' difficile immaginare quali pensieri alberghino nella sua mente. Il fisico e la resistenza nervosa del pilota romagnolo sono fiaccati dalla fatica delle numerose missioni che ogni giorno deve affrontare assieme ai suoi compagni, intervallate da momenti di inattività tanto forzata quanto difficile da digerire. La grande battaglia è cominciata il 15 giugno e sono ormai settantadue ore che gli austriaci premono senza sosta da Nervesa a Pederobba. La loro aviazione sorvola le nostre linee per identificare i luoghi dove si concentrano i rinforzi, colpisce i centri di raccolta e i nodi delle comunicazioni. L'apporto che i piloti con la croce di ferro stanno dando all'offensiva è significativo anche se le perdite che debbono incassare sono grandi. Mastica amaro Baracca. Eppure nulla di ciò che si agita dentro di lui traspare di fronte ai suoi che lo guardano risentiti per il rimbrotto subito dal generale. «E' giusto! - Dice, quando Bongiovanni se n'è ormai andato -. Qualunque siano gli ordini, bisogna ubbidire».<sup>8</sup> La riunione si chiude così.

### *I giorni del solstizio*

6 Contini, *Francesco Baracca...*, op. cit., p. 296.

7 Ibidem, p. 297.

8 Ibidem, p. 298.



*Ranza su uno SPAD VII, come insegna aveva una civetta che poi cambiò con la scala in ricordo dell'amico Sabelli caduto. Archivio Costa.*



*Quinto Via Trevisana: Baracca con Piccio e Ruffò vicino al «Cassone». Archivio AMI - Varriale.*





*Gli SPAD della 91ª Squadriglia a Padova nel 1918.*



*Il tenente colonnello Pier Ruggero Piccio, comandante della «Massa da Caccia» e grande amico di Francesco Bacacca.*





Le missioni che i velivoli da caccia italiani stanno effettuando in quei giorni sono tra quelle considerate a più alto rischio. Si tratta di attacchi al suolo, con passaggi di mitragliamento a bassa quota, compiuti sulle truppe avversarie che si difendono facendo fuoco da terra con ogni genere di armi. Aerei fatti di tela e legno devono tuffarsi verso il nemico ed affrontare il tiro delle armi automatiche, della fucileria e dei pezzi di artiglieria leggera. La morte è in agguato ad ogni passaggio. Molti rientrano al campo con la carlinga sforacchiata dai proiettili avversari. E' facile essere colpiti quando si vola in mezzo ad autentiche nuvole di piombo. Nella zona del Montello gli austriaci hanno schierato tre compagnie di uomini equipaggiati con mitragliatrici *Schwartzlöse* da 8 mm, in grado di sparare 400 colpi al minuto. I velivoli dell'epoca hanno pochi punti cruciali che, se colpiti, ne provocano la caduta: il motore, il circuito del carburante, i tiranti che controllano coda e alettoni e il serbatoio che però, per esplodere, deve essere raggiunto da un proiettile incendiario. Il legno e la tela di cui sono fatti, offrono infine al pilota ben poca protezione ed è proprio lui, in ultima analisi, l'elemento più vulnerabile dell'intera struttura. Il giorno 18 il colonnello Piccio ha condotto all'attacco ben 70 dei 128 velivoli della *Massa da Caccia* che hanno appoggiato un'ampia azione controffensiva della 3<sup>a</sup> Armata nel settore di Zenson. Anche l'asso di Lugo ha preso parte a quell'azione. Tutti sono molto stanchi e la visita di Bongiovanni è stata una sorpresa amara. Quella notte Baracca forse continua a rimuginare sull'accaduto. Prima di andare a dormire ha dato le disposizioni necessarie ad organizzare l'attività dell'indomani. Sono previsti voli di pattuglia per tutta la giornata e nuove azioni di mitragliamento sul Montello e sulle rive del Piave.

### *19 giugno 1918*

Alle 04.00 del mattino successivo, il campo di Quinto è di nuovo in piena attività. Non c'è stato molto tempo riposare. I meccanici provano i velivoli. Baracca raduna i piloti davanti alla piccola struttura che ospita l'ufficio comando. Parla ancora di quanto è accaduto il giorno prima e poi stabilisce l'ordine dei decolli per le missioni della giornata. E' il primo a partire e con lui prendono il volo anche Gastone Novelli e Franco Osnago, cugino di Guido Keller - altro poliedrico pilota della 91<sup>o</sup> *Squadriglia* -, da poco giunto in forza al reparto. E' un'intensa giornata di attività. Uno dopo l'altro, secondo i turni loro assegnati, tutti gli aviatori lasciano la pista per raggiungere la linea del fuoco. Durante una delle tre missioni che svolge nel corso di quel 19 giugno, Francesco Baracca è sfiorato al collo da un proiettile di mitragliatrice che sibila a un palmo da lui bucadogli la giacca di cuoio. E' ormai pomeriggio





*Arditi sul Piave durante i giorni della «Battaglia del Solstizio», uno dei più importanti episodi della storia militare italiana*



avanzato e l'intensità dei combattimenti sembra scemare. Al campo di Quinto i piloti della 91° Squadriglia di ritorno dalle missioni discutono tra loro. Sembra che si sia giunti a una svolta nella battaglia. C'è la sensazione che gli austriaci stiano per cedere. Anche Francesco Baracca partecipa a quei conciliaboli. Spiega che l'indomani ha intenzione di compiere un lungo volo di pattuglia nella speranza di incontrare un avversario da sfidare in combattimento.<sup>9</sup> Ormai si aspetta solo di raggiungere *Villa Borghesan*, ad un passo dall'abitato di Quinto, dove i piloti della squadriglia hanno i loro alloggi e dove la mensa imbandita li attende. Manca solo un mezzo che li trasporti sin laggiù. Ad un certo punto però, ricorda Ferruccio Ranza<sup>10</sup>, un altro degli *assi* della 91°, «vediamo che alcuni motoristi stanno tirando fuori due apparecchi dai piccoli *hangars* nascosti sotto le piante. "Che cosa fate?" chiede uno di noi. "Abbiamo ricevuto l'ordine del comandante Baracca di preparare il suo apparecchio e quello del ten. Osnago"». <sup>11</sup> Il pilota romagnolo intende decollare per la quarta volta.<sup>12</sup> Che cosa sta accadendo? Nel pomeriggio è giunto al campo il generale Bongiovanni in persona, proveniente dal Comando Supremo. Da tre ore sulle pendici del Montello è in corso un feroce scontro che vede opposti alle forze della duplice monarchia cinque battaglioni della nostra 48° Divisione. Lungo un fronte ampio due chilometri, i fanti italiani stanno cercando di aprirsi la via verso Nervesa. Il comando ritiene che l'intervento degli aerei possa dare un importante contributo alla buona riuscita dell'azione. La lotta è ancora in forse e il terreno viene conteso palmo a palmo; occorre qualcosa che sposti a nostro favore l'inerzia dello scontro e un attacco dal cielo può essere l'elemento decisivo. Baracca ha un moto di stizza. Si arrabbia. I suoi piloti sono tutti stanchi. Scrive Iginò Mencarelli: «E' un ordine che oggi, visto sotto una lunga angolazione di tempo, suona un po' strano: è strano cioè che negli Alti Comandi sia stata presa la decisione d'impiegare in una azione d'assalto a bassa quota, di modesto rendimento quanto estremamente rischiosa, un reparto di assi, ovvero dei preziosi specialisti del duello aereo». <sup>13</sup> Secondo Mencarelli l'ordine impartito alla 91ª Squadriglia di attaccare il Montello con

9 Antonio Foschini, *Baracca*, Roma, Editoriale Aeronautica Militare, 1938, p. 448.

10 Si tratta di uno degli *assi* pluridecorati della 91° Squadriglia che alla fine del conflitto fu accreditato di 17 vittorie. Durante la seconda guerra mondiale comandò le forze aeree italiane in Albania nel corso della campagna di Grecia. Si congedò al termine del conflitto, nel maggio del 1945, con il grado di generale di squadra aerea.

11 Angelo Fossà, *Duelli aerei. Le 34 vittorie aeree di Francesco Baracca*, Gambellara (VI), Tabor, 1978, p. 131.

12 Luigi Contini, *L'aviazione italiana in guerra*, Milano, Marangoni, 1934, p. 174.

13 Iginò Mencarelli, *Francesco Baracca*, Roma, Ufficio storico Aeronautica Militare, 1969, pp. 13-14.

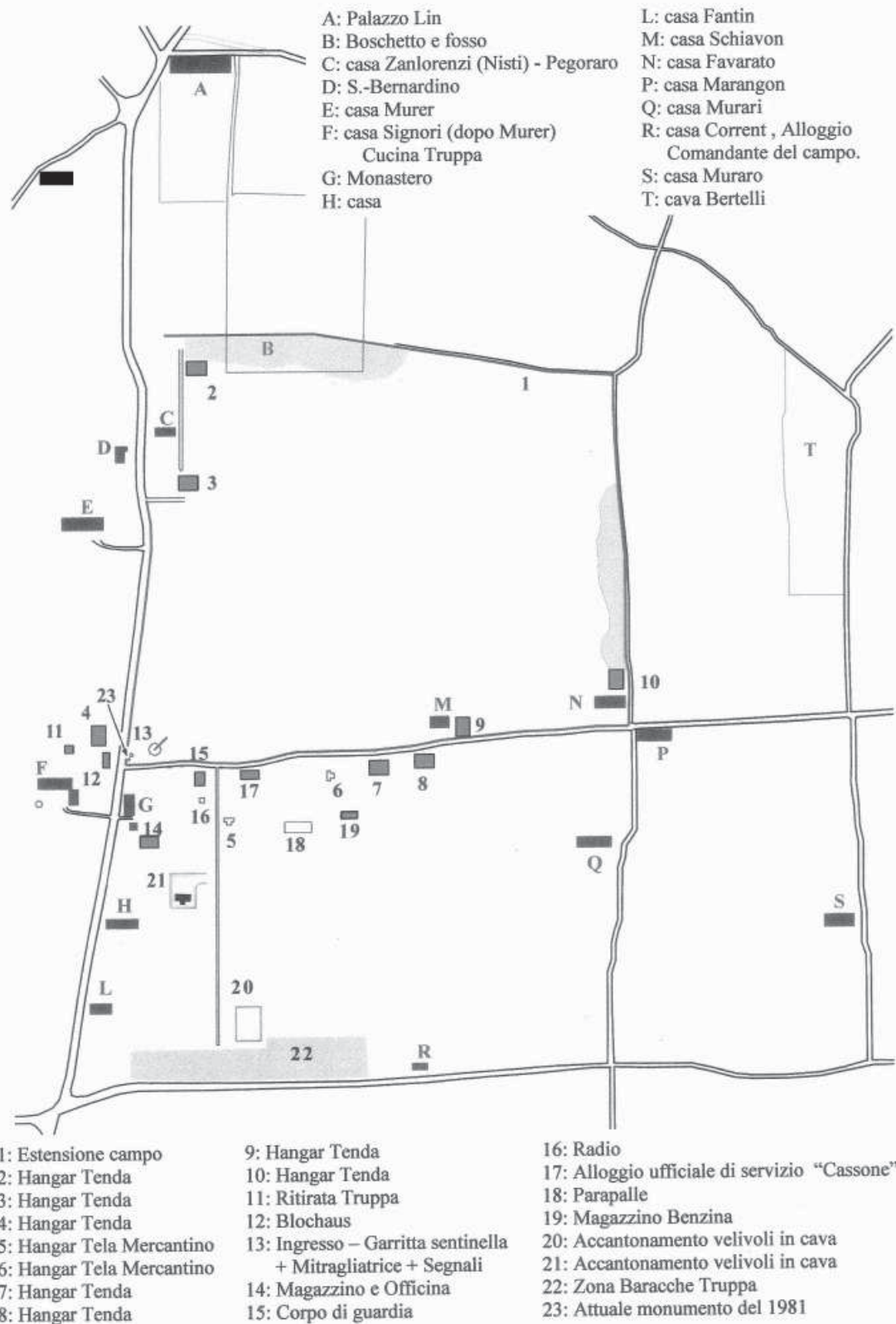




*Il tenente Ferruccio Ranza che fu tra i protagonisti delle ricerche del corpo di Baracca.*



*Quinto di Treviso. In questa foto dell'estate 1918, Mario De Bernardi è sull'aereo di Ruffo di Calabria che si trova davanti a lui. Intorno altri piloti della 91° Squadriglia. Archivio Ballista.*



*Planimetria del campo di Quinto di Treviso*

i suoi aerei non sarebbe arrivato al campo di Quinto per telefono, ma portato direttamente da un alto ufficiale [e cioè Bongiovanni N.d.A.]. Tale ordine avrebbe disposto «di mitragliare, con urgenza [...] retrovie e trincee di prima linea». <sup>14</sup> Durante il colloquio, sarebbero anche volate parole grosse. Pare che Bongiovanni, forse per vincere la ritrosia di Baracca a compiere quell'ultimo attacco ordinato all'improvviso e a fine giornata, abbia commentato in modo poco lusinghiero il comportamento tenuto in quei giorni dalla della 91° Squadriglia mandando l'asso romagnolo fuori dai gangheri. <sup>15</sup> Sia come sia, l'ordine non si può discutere. Quanto agli obiettivi da colpire, questi sarebbero stati piuttosto vaghi e gli aerei italiani avrebbero potuto attaccare – a seconda del caso - tanto le truppe avversarie direttamente impegnate in combattimento quanto le strutture impiantate dagli austriaci per alimentarne l'azione, primi fra tutti i pontoni gittati attraverso il Piave allo scopo di farvi transitare uomini e rifornimenti.

#### *La testimonianza: il dr. Augusto Beccaria*

Una sintesi di ciò che avvenne in quei momenti è contenuta in un dettagliato resoconto redatto dal dr. Augusto Beccaria, ufficiale medico in servizio presso l'Ospedale da Campo 022 di Quinto. Beccaria è un assiduo frequentatore di Villa Borghesan, dove divide la mensa con i piloti della 91° Squadriglia. Il rapporto che lo lega agli aviatori è di grande cordialità. Questa particolare condizione gli consente di coglierne gli umori e i dubbi. Da quanto il medico scrive, si apprende che «l'alto comandante dell'aeronautica capitato qui non si sa per qual cattivo vento», ovvero il generale Luigi Bongiovanni <sup>16</sup>,

14 Contini, *Francesco Baracca...*, op. cit., p. 13.

15 Secondo una terza versione, «Il 19 giugno 1918 Baracca ha già eseguito diverse azioni sul Montello, di cui almeno un paio di mitragliamento al suolo. Ritorna verso le 17, stanchissimo, al campo di Quinto e, come ricompensa della sua grande dedizione al dovere, viene a sapere, in modo concitato, dei rimbrotti minacciosi ricevuti dal comandante del campo da parte di Comandi superiori, scontenti dell'operato dell'aviazione, ma evidentemente nervosi per le cose al fronte che non vanno secondo i piani prestabiliti». In: Carlo Meregalli, *Grande guerra sul Montello. Sul Carso verde l'ala infranta di Baracca*, Bassano del Grappa, Ghedina & Tassotti, 2000, p. 158

16 Luigi Bongiovanni assunse il comando dell'aeronautica italiana nel marzo 1918, alle dipendenze dirette del Comando supremo, rivelando nel nuovo incarico notevoli doti di organizzatore e legando il suo nome al momento di maggior fortuna della nostra aviazione italiana. Pur propugnando sempre l'impiego in massa degli aerei, favorì anche imprese spettacolari come il volo su Vienna di D'Annunzio (9 sett. 1918), con il quale era legato da amicizia. Sotto il comando del Bongiovanni fu curato particolarmente l'addestramento dei piloti (il numero delle scuole salì da 17 nel 1917 a 30 nel 1918) e del personale di terra. Per sfruttare meglio le possibilità operative del bombardamento e della caccia, il B. propugnò e ottenne la costituzione della massa da bombardamento e di quella da caccia. Fu intensificato il servizio di esplorazione in campo strategico e soprattutto tattico: è di quell'anno la costituzione del

è l'uomo, racconta Beccaria dando voce ai piloti di stanza a Quinto, che «il primo giorno della battaglia [...] mentre gli aeroplani austriaci scorrazzavano a frotte sulle nostre linee, ci ha tenuto tutta la mattina inchiodati sul campo con le mani in mano per certe scorte di Caproni le quali sono state eseguite soltanto a sera».<sup>17</sup> A quanto si legge, gli aviatori della 91° Squadriglia non sono grandi estimatori delle concezioni tattiche di Bongiovanni. Sono piloti da caccia e di conseguenza non amano troppo le missioni di attacco al suolo ordinate dal generale. Probabilmente non ne comprendono l'importanza psicologica e si limitano a considerarne gli effetti materiali, così trascurabili da non giustificare – a loro parere - l'elevato rischio insito in questo genere di azioni, che costano perdite notevoli. Nessuno discute l'operato di Bongiovanni, che i piloti considerano anzi «uomo non privo di meriti», ma infastidisce il suo apparente desiderio di «volerli trasformare in fanti anch'essi». Ruffo di Calabria ci scherza sopra e «colla sua irriverente vivacità meridionale assicura che [Bongiovanni] è uno iettatore». «Ad ogni indizio di movimenti nelle retrovie nemiche – nuclei di truppe? colonne di carri? Parvenze troppo spesso fallaci – li manda con tutte le forze disponibili a mitragliare gli obiettivi reali o immaginari. Così il materiale si rovina e i piloti diminuiscono e non c'è abbondanza né degli uni né dell'altro». Dunque fra l'alto ufficiale e gli assi della squadriglia di Baracca esiste un rapporto di cordiale e reciproca antipatia. Quella sera Bongiovanni – secondo quanto si legge nelle pagine di Beccaria - si è presentato al campo. Una volta arrivato ha chiamato a rapporto il tenente colonnello Piccio. Quest'ultimo, ispettore delle unità da caccia e comandante della *Massa da Caccia* - 15 squadriglie e 128 apparecchi in tutto - ha spostato il suo ufficio da Padova a Quinto perché in qualche modo si considera un membro onorario della 91° Squadriglia ed è più interessato a continuare a volare che ad occuparsi di scartoffie. Perché Bongiovanni vuole incontrarlo? Quel giorno il massimo responsabile dell'aviazione è stato chiamato a rapporto da un superiore, il generale Pietro Badoglio, l'antieroe di Caporetto, che con lui si è lamentato del contributo – a suo dire scarso – fornito dall'Aviazione, alla causa comune, con i suoi attacchi a bassa quota. Da dove questo

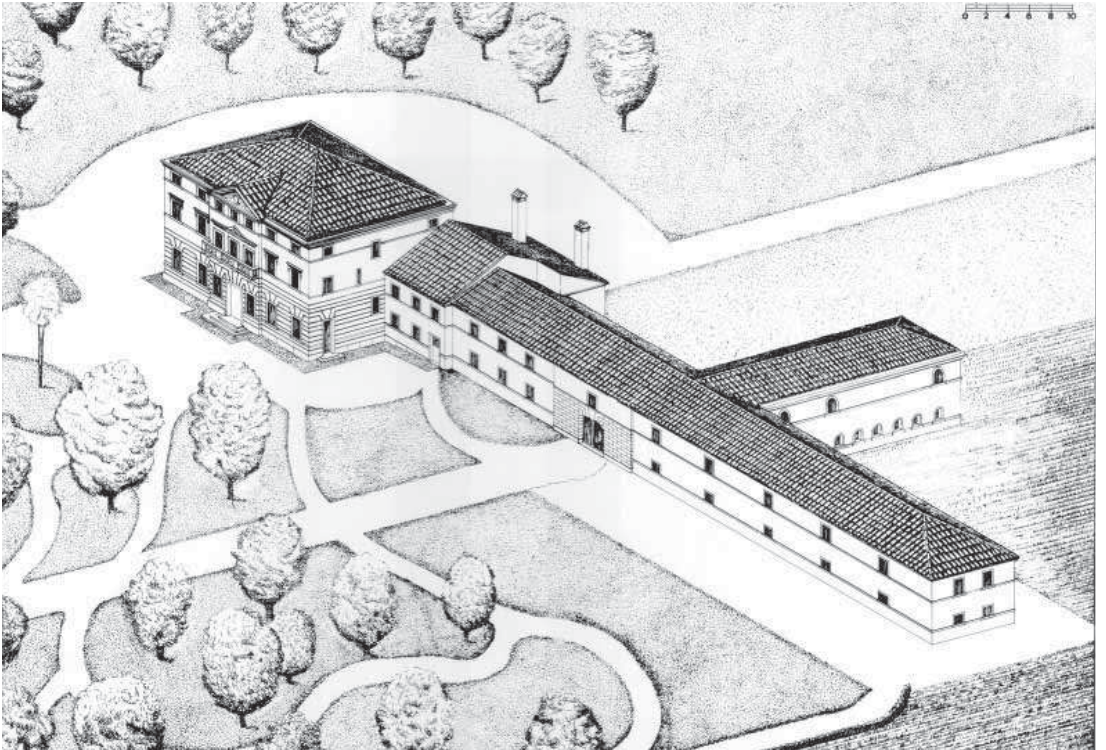
Gruppo I. (Gruppo Informazioni), adibito all'esplorazione del territorio nemico per più di 300 km di profondità, alla fotografia (ogni 15 giorni si fotografavano gli aeroporti nemici) e alla propaganda mediante il lancio di manifestini. Tratto da: *Dizionario Biografico Treccani*. Presso il Comando Supremo era già operativo un *Ufficio Servizi Aeronautici* che in poi divenne *Comando Superiore di Aviazione* in una logica di sempre maggiore autonomia della nuova arma. Tale comando fu affidato a Bongiovanni.

17 Augusto Beccaria, *La scomparsa di Francesco Baracca (dal mio taccuino di guerra)*, in: *L'eroica. Rassegna d'ogni poesia*, Anno XVII, n. 119, Luglio 1928. L'articolo era già stato precedentemente pubblicato in una versione abbreviata sul *Corriere della Sera*.





*Villa Borghesan a Quinto di Treviso. L'ampio edificio, oggi non più esistente, ospitava i piloti della 91° Squadriglia, il personale medico dell'Ospedale da Campo 022 ed alcuni civili.*



*Villa Borghesan a Quinto di Treviso in una ricostruzione dell'architetto Igino Marangon (Archivio Galiazzo).*





*Una famosa immagine che ritrae gli assi della 91<sup>a</sup> Squadriglia. Da sinistra: sergente Mario D'Urso, sergente, Gaetano Aliperta, tenente Gastone Novelli, tenente Cesare Magistrini, capitano Bartolomeo Costantini, capitano Fulco Ruffo di Calabria, tenente colonnello Pier Ruggero Piccio, tenente Guido Keller, maggiore Francesco Baracca, tenente Ferruccio Ranza, tenente Mario de Bernardi, tenente Adriano Bacula, sergente Guido Nardini, sottotenente Eduardo Olivero.*



*I tre assi della 91° Squadriglia: Pier Ruggero Piccio,  
Francesco Baracca e Fulco Ruffo di Calabria davanti a Villa Borghesan a Quinto di Treviso*



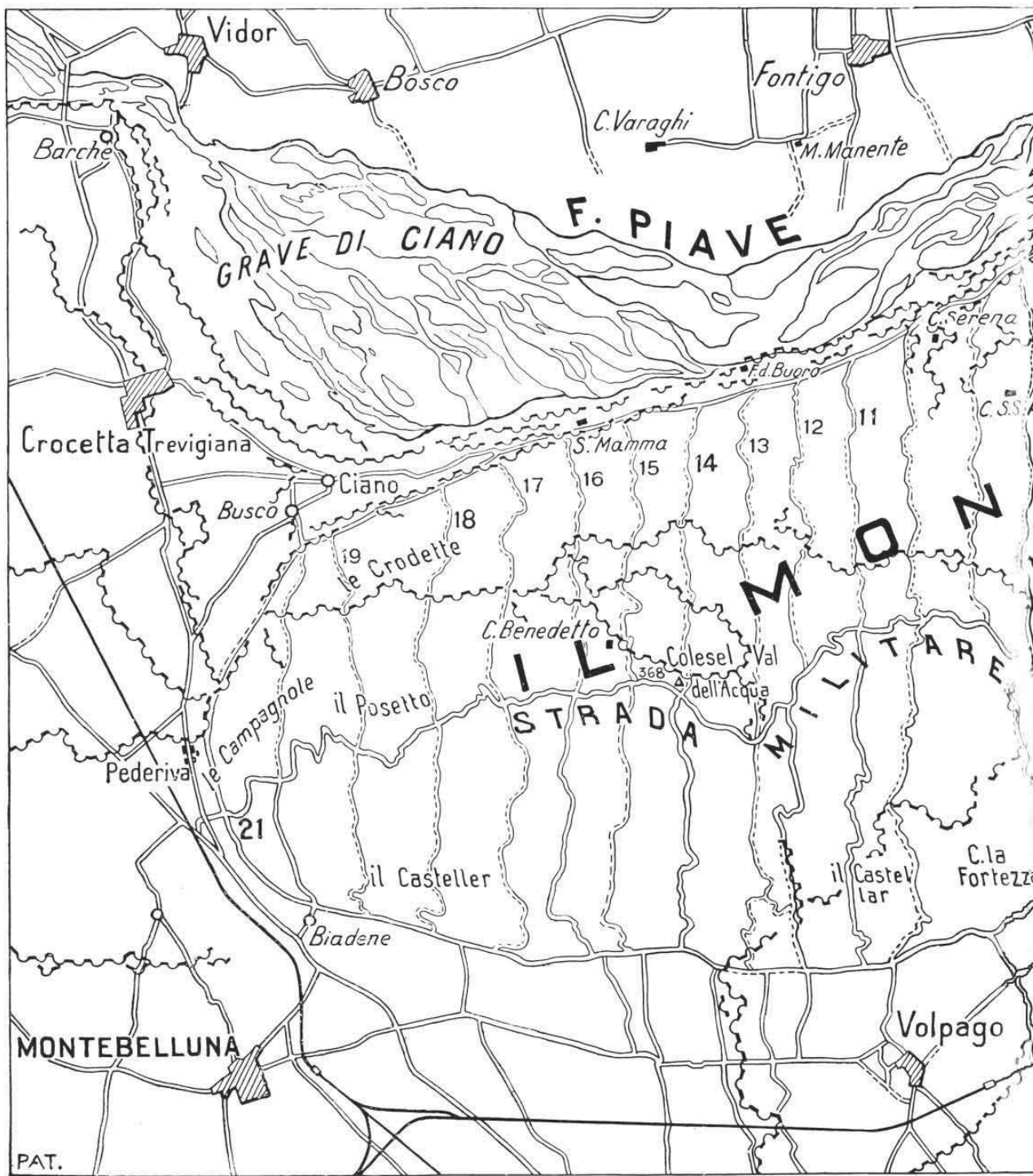
*Mano Baracca e Cap. Ruffo*



convincimento tragga origine rimane un mistero. La competenza di Badoglio in materia di aeronautica – arma giovanissima - non è infatti elevata e di poco superiore alla sua è quella di Bongiovanni che da breve tempo la comanda e che è un accanito paladino dell'impiego «a massa» dei velivoli. Quest'ultimo comunque non si scompone e non è chiaro se abbia tentato di obiettare alle piccate osservazioni di Badoglio. Al termine del colloquio, Bongiovanni sale in macchina e punta verso Treviso con destinazione Quinto, dove con ogni probabilità intende scaricare la sua rabbia sul tenente colonnello Piccio, che della *Massa da Caccia* è appunto il comandante. Baracca nel frattempo è rientrato al campo dopo la terza missione della giornata.

*Un'altra testimonianza: Antonio Vanetti*

E' il tardo pomeriggio e il maggiore Baracca si dirige verso proprio alloggio a Villa Borghesan, una grande costruzione padronale presso la quale dimorano non solo i piloti della Squadriglia ma anche alcuni ufficiali medici della *022 Sezione di Sanità*, acuartierata a Quinto, e civili destinati a mansioni diverse. Fra questi ultimi vi anche Antonio Vanetti, un varesino classe 1877, nato a Laveno Mobello, dottore in economia, che amministra una vicina tenuta agricola. La sua stanza da letto è a lato di quella di Baracca con il quale Vanetti ha ormai una certa familiarità. Quando si reca a Treviso egli acquista per suo conto i sigari o altre cose di cui il pilota ha bisogno. Anche il 19 si è incaricato di svolgere quelle incombenze e dopo il pranzo ha consegnato puntuale a Baracca i suoi sigari. E' pomeriggio inoltrato quando un piantone si presenta alla porta di Vanetti e bussa. Ma sbaglia. Sta cercando l'asso italiano. Il giovane, che è intento a svolgere alcune pratiche relative al suo lavoro di amministratore, gli risponde che la stanza del maggiore è quella a lato della sua. Il piantone allora si scusa e bussa alla porta giusta. Baracca però non gli apre. Attraverso l'uscio chiuso il soldato spiega al pilota la ragione di sua presenza. Il comandante [Piccio n.d.a.] lo vuole immediatamente a rapporto in relazione alla visita di Bongiovanni, il quale chiede venga subito effettuata una missione in appoggio all'attacco in corso sul Montello da parte della nostra fanteria. E' bene precisare che i piloti della 91° non saranno ovviamente i soli ad attaccare il Montello quel tardo pomeriggio; anche altre squadriglie concorreranno all'azione e sopra la collina che sovrasta la pianura trevigiana, saranno impegnati contemporaneamente più aerei italiani. Baracca è stanco e stressato dai duri impegni di quei giorni. In mattinata – come abbiamo visto - ha già rischiato d'essere ammazzato da una pallottola che gli ha sfiorato il collo. Manda letteralmente al diavolo Piccio per il tramite del piantone. Può permettersi di farlo perché i due aviatori sono grandi amici. Dice al soldato







di riferire che ci sono tanti piloti in grado di svolgere quel compito e che lui non si muoverà dalla stanza. Ma la cosa non può finire così. Il dottor Vanetti è sempre al suo tavolo di lavoro quando 15 minuti più tardi ode arrivare un altro militare che – si può immaginare con quale imbarazzo – dice a Baracca, sempre attraverso la porta chiusa: «signor maggiore, il comandante, le *ordina* di presentarsi a rapporto». A quel punto l'ufficiale si alza per recarsi dal suo superiore. Vanetti lo sente percorrere il corridoio con passo nervoso. Lo incontrerà qualche minuto dopo. E' tardi ormai e il giovane amministratore deve raggiungere l'azienda presso la quale svolge i propri compiti. Di fronte all'edificio di Villa Borghesan, si imbatte di nuovo nel maggiore e vedendolo scuro in volto gli chiede cosa sia accaduto. Baracca spiega di essere costretto a tornare in volo per l'ennesima volta quel giorno e gli esterna quanto subisca la cosa come un'ingiustizia, forse – aggiungiamo noi - a causa delle pesanti critiche sull'operato dei suoi uomini che ha dovuto incassare.<sup>18</sup> Sarà l'ultima volta che Vanetti lo vedrà vivo. E' difficile credere che Bongiovanni abbia preteso che fosse proprio Baracca a decollare per quell'ultima missione. Il maggiore è il comandante della squadriglia e potrebbe delegare il compito a chiunque. Ma forse, anche in questa occasione vuole essere di esempio e non se la sente di scaricare ad altri la patata bollente. Andrà lui, portandosi dietro Costantini e il giovane Osnago che deve farsi le ossa.

### *Verso l'ultima missione*

Quel che è accaduto durante il colloquio con Piccio e Bongiovanni può solo essere ipotizzato in base alle voci che filtrano e che il già citato dr. Beccaria raccoglie. Bongiovanni dunque, vuole subito una nuova missione di mitragliamento per appoggiare l'attacco della 48° Divisione in corso sul Montello. Baracca – come abbiamo visto - non è affatto entusiasta di quell'ordine arrivato a fine giornata. Forse fa presenti al generale tutti i dubbi che i piloti hanno su quel genere missioni. Il generale allora si infuria. Scrive il dr. Beccaria: «quando Baracca viene verso di noi e ci saluta, reca sul volto giovanile e serio un'ombra di corruccio. Si bisbiglia che nella sua visita il superiore si sia mostrato insoddisfatto, perché nell'attuale circostanza la squadriglia non avrebbe dato il rendimento che poteva e doveva». I piloti, conclude il medico,

18 La testimonianza di Antonio Vanetti è stata tramandata al figlio Natalino, di professione medico. Quest'ultimo, residente in provincia di Treviso, l'ha poi riferita al colonnello pilota Fausto Bernardini. Essa presenta sviluppi, che vanno oltre il suo incontro con Baracca a Villa Borghesan. Tali sviluppi sono esposti nella parte conclusiva di questo volume. Probabilmente qualche elemento di verità in ciò che Vanetti riferisce può rinvenirsi in relazione alle ultime ore trascorse da Baracca presso villa Borghesan. Tutto il resto, come sempre in questi casi, è da maneggiarsi con *estrema* cautela.





*Battaglia del Solstizio: le rovine della chiesa di Nervesa distrutta dalle bombe.*

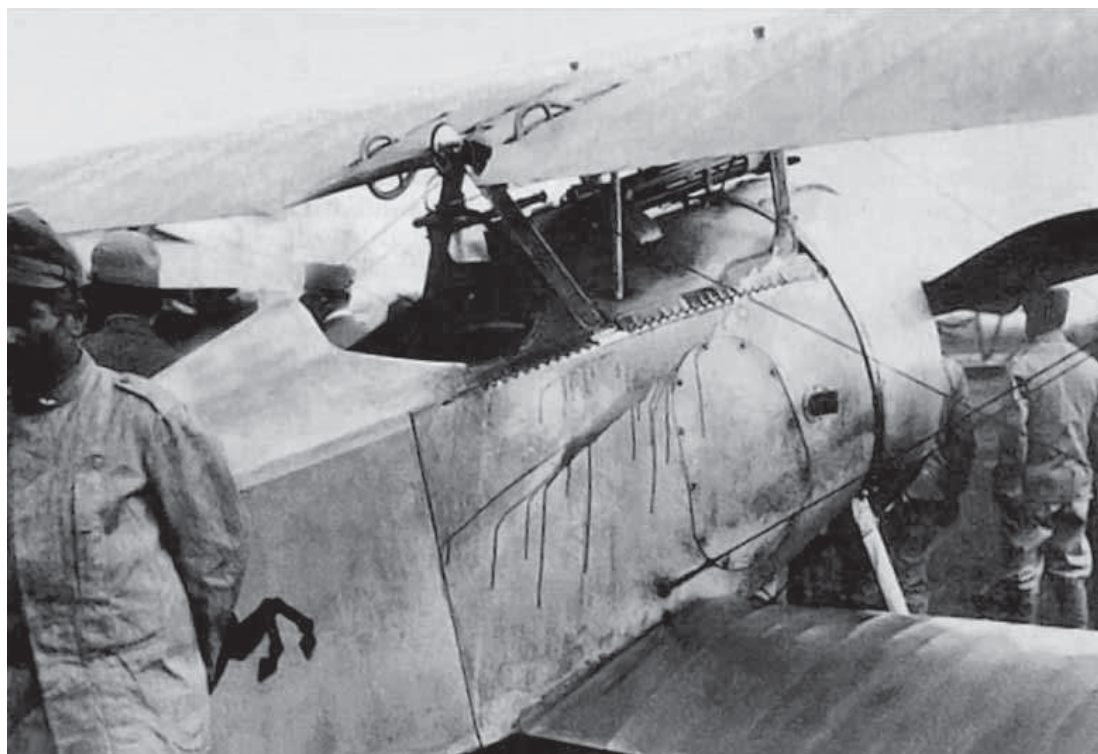


*Battaglia del Solstizio: le rovine di Villa Berti a Nervesa.*

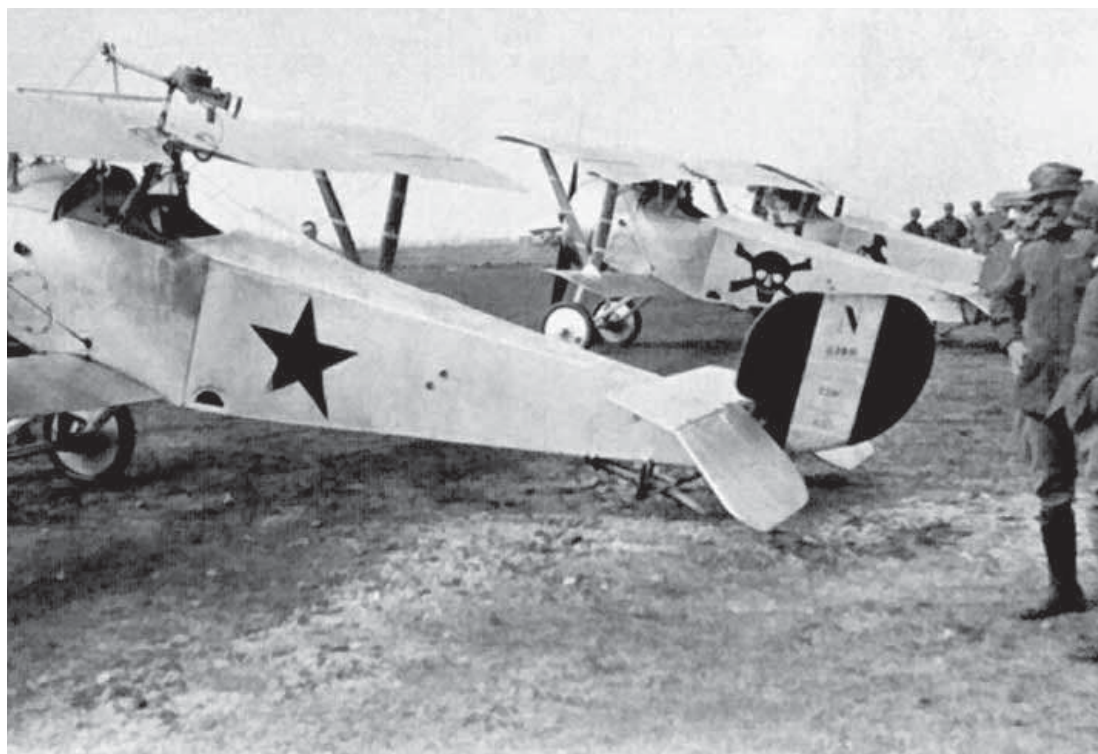








*Il Nieuport Ni. 17 di Francesco Baracca subito dopo l'atterraggio.  
In basso a destra si intravede il «cavallino rampante» simbolo dell'asso romagnolo.*



*«Nieuport» della 91° Squadriglia. Il velivolo in primo piano è quello di Poli (stella blu), il secondo è quello di Ruffo di Calabria (teschio nero) e l'ultimo quello di Francesco Baracca (cavallino rampante).*

«sono indignati». Alla fine Francesco Baracca decide di assumersi personalmente quell'ultimo impegno. In fondo si tratta di una missione come tante altre. Il pilota di Lugo vola abitualmente su due SPAD. Il primo è un modello XIII, di cui si è servito in mattinata, meno leggero e maneggevole, ma armato con due mitragliatrici. L'altro è invece il tipo VII, con matricola 5682, meno pesante e più manovrabile ma provvisto di una sola arma. E' questo l'aereo di cui si servirà per l'ultima azione della giornata. Il primo è stato danneggiato e non è utilizzabile. Con lui ci sono Costantini e il giovane Osnago.<sup>19</sup> Questi raggiunge la pista assieme al suo comandante a bordo di un'auto. Quando i due arrivano, scoprono però che Costantini è già decollato.<sup>20</sup> Anche il tenente colonnello Piccio nel frattempo ha preso il volo. Pure lui ha in corpo molta rabbia da sbollire. Si saprà poi che è partito per andare ad attaccare un *Draken*.<sup>21</sup> Baracca si avvicina al gruppetto di Ranza e chiede se durante il loro volo di pattuglia, completato da pochi minuti, abbiano visto qualche avversario volare sul Montello. La risposta è negativa. Subito dopo, il pilota romagnolo «indossa la giacca di cuoio, s'infilà il caschetto e sale sull'aereo. Prova il motore. Fa un cenno di saluto e incomincia a rullare sul campo. Sono le 18.15».<sup>22</sup>

### *Decollo*

I due velivoli di Baracca e Osnago lasciano la pista e dopo avere compiuto mezzo giro sul campo si dirigono verso il Montello. La visibilità è buona; l'obiettivo dista solo qualche minuto. A Villa Borghesan nel frattempo è arrivato Enrico Mario Baroni, corrispondente dal fronte del *Gazzettino* di Venezia. Come molti giornalisti conosce Francesco Baracca di persona. Baroni somiglia a D'Annunzio, tanto che molti lo scambiano per un parente del *Vate*. Quella somiglianza non gli dispiace affatto.<sup>23</sup> La mattina del 19 giugno il corrispondente è stato nei pressi del Montello – in compagnia di altri inviati di guerra - per assistere da vicino ai combattimenti e, sulla via del ritorno, ha deciso di fermarsi a cenare ad Istrana. In paese però non c'è nulla da mangiare. Ci sono soltanto feriti evacuati dalle zone di combattimento e militari dappertutto. Ma Baroni, lì vicino, conosce una persona che può provvedere a lui e ai suoi compagni. Mentre aspetta si reca alla villa che ospita i piloti della *91° Squadriglia*, forse per raccogliere qualche impressione da riportare in uno dei suoi articoli. Gli aviatori sono personaggi che infiammano l'immaginario

19 Foschini, *Baracca...*, op. cit., pp. 448-449.

20 Il particolare è riferito da: Beccaria, *La scomparsa...*, op. cit.

21 Il particolare è riferito da: Beccaria, *La scomparsa...*, op. cit.

22 Fossà, *Duelli aerei...*, op. cit., p. 132.

23 Cfr. Chino Alessi, *Rino Alessi*, Pordenone, Studio Tesi, 1993, pp. 33-34.



popolare. Con sorpresa però, nonostante sia ormai sera, a *Villa Borghesan* non trova nessuno. Mancano sia l'asso di Lugo che tutti i suoi ufficiali. Scrive Baroni: «Il piantone della mensa mi dice: E' difficile che ritornino tanto presto, oggi non hanno fatto che volare». Il giornalista allora torna a casa dell'amico e si mette a tavola con i colleghi. La conversazione verte tutta sugli avvenimenti bellici di quel giorno e sull'attività dei nostri piloti. Baroni ricorda che «cenando, uno dei commensali narrò come Baracca nella mattinata, volando, avesse avuto il colletto dello scafandro tagliato da un proiettile di mitragliatrice e come per miracolo non ne fosse rimasto ferito». In ciò il corrispondente del quotidiano lagunare coglie forse un triste presagio.<sup>24</sup> I velivoli di Baracca e Osnago frattanto, partiti da Quinto, hanno fatto rotta verso il Montello. L'attacco sta per avere inizio. Di Costantini non c'è traccia; è partito prima dei colleghi e nessuno dei due sa dove sia. Dalla primavera di quell'anno, gli aviatori italiani hanno preso l'abitudine di volare in formazioni ben strutturate dove un gregario protegge le spalle al capo pattuglia.<sup>25</sup> Oggi quel ruolo spetta a Franco Osnago. E' un compito che di prassi Baracca affida ad un pilota esperto<sup>26</sup> e forse il giovane aviatore che dal mattino vola con lui è stato chiamato a quell'impegno proprio per fare l'esperienza che ancora gli manca, più che per vegliare sull'incolumità del suo comandante.

### *Il giovane pilota Franco Osnago*

Osnago è un pilota acerbo. Proviene dal *1° Reggimento Genio* dove ha prestatto servizio in zona di guerra. Ha conseguito il brevetto di volo in Francia, per poi proseguire il proprio addestramento in Italia. Circa le qualità aviatorie di Osnago così riporta Paolo Varriale: «Illuminanti sul [suo] grado di preparazione [...] sono i rapporti in merito stilati dai comandanti delle scuole

24 La citazione è ripresa da: Stefano Gambarotto, Roberto Dal Bo, *Sulla linea del fuoco. Un viaggio nella Grande Guerra attraverso i diari del tenente Vincenzo Acquaviva*, San Biagio di Callata (TV), Comune di San Biagio di Callata, 2004, p. 321-322. Si tratta di una corrispondenza dal fronte a firma di Enrico Mario Baroni, intitolata *Baracca scomparso* tratta dalla prima pagina de *Il Gazzettino*, del 22 giugno 1918.

25 Paolo Varriale, *Cieli del Montello, 19 giugno 1918, Le vicende dell'abbattimento di Francesco Baracca alla luce degli ultimi studi sui documenti austriaci e italiani*, in: *Storia Militare*, Giugno 2011, p. 44.

26 Baracca si era comportato in questo modo anche in occasione delle due ultime vittorie ottenute il 15 giugno quando aveva volato con il sergente Gaetano Aliperta in funzione di gregario. Aliperta in una lettera al fratello scriveva: «[...] Prima di partire il maggiore mi aveva dato ordini precisi, Lui doveva attaccare ed io guardarci le spalle, ed attaccare solo quelli che attaccassero lui mentre sarebbe stato impegnato. Oppure attaccare quando lui fosse obbligato a ritirarsi per qualsiasi ragione». Archivio Paolo Varriale. La citazione è ripresa da: Varriale, *Cieli del Montello...*, op. cit., p. 44.

*Baracca a bordo del suo velivolo.*



francese ed italiana.<sup>27</sup> Il *Certificat d'aptitude de pilote d'avion de chasse*, [...] riconosce all'ufficiale coraggio (*ayant du cran*), impegno (*tres appliqué*) ed una grande disposizione che è di buon auspicio per il futuro (*a beaucoup de dispositions - fera tres bien*), ma pure considera al momento ancora mediocre (*moyen*) l'abilità di pilotaggio, puntualizzando la necessità di affinare [...] le manovre (*peu de manoeuvre*), l'atterraggio (*atterrissages a surveiller*) e soprattutto il volo di pattuglia (*patrouille completamente à travailler*). L'attestato di frequenza della Scuola caccia di Furbara lo giudica idoneo al servizio di squadriglia, ma nello spazio destinato al Rapporto Informativo è succintamente annotato: «Intelligente e colto – serio, disciplinato. Mediocre pilota». Dopo una breve permanenza alla 82<sup>a</sup> Squadriglia, durata appena dal 12 maggio al 2 giugno e con solo voli di ambientamento, l'ufficiale era entrato a far parte della 91<sup>a</sup>, con le prime missioni a partire dal 18 dello stesso mese. Il comandante dell'*Ecole Militaire de Pau* si dimostrò buon giudice, perché alla fine del conflitto il libretto dei voli [di Osnago] avrebbe mostrato oltre 70 missioni di guerra, compresi i pericolosi mitragliamenti a terra, ma al 19 giugno [il giovane ufficiale] aveva potuto aggiungere al suo scarso bagaglio di esperienza solo 11 voli operativi, senza peraltro mai incontrare per aria il nemico».<sup>28</sup>

#### *L'attacco: Baracca colpito*

I due sono in missione da 15 minuti. Sorvolano le linee avversarie per qualche momento e poi si dirigono verso il fiume facendo rotta sul Montello. L'attacco ha inizio. Baracca scende di quota per effettuare il previsto mitragliamento e Osnago lo segue da vicino, ad una altezza superiore alla sua di circa 50 metri.<sup>29</sup> Qualcuno dei nostri a terra crede addirittura di vederlo. Due ufficiali, un colonnello e un capitano di fanteria, sentito il rombo del motore, alzano lo sguardo e lo vedono spuntare da una balza della collina. Riconoscono il suo emblema: il cavallino rampante dipinto sulla fusoliera. Dalla linea avversaria subito inizia a crepitare una mitragliatrice. Un attimo dopo, lo scoppio di un proiettile li costringe a mettersi al riparo.<sup>30</sup> Il pilota romagnolo sta volando a bassissima quota quando il suo gregario lo perde per un attimo di vista. Nel virare improvvisamente a sinistra lo SPAD di Baracca finisce nascosto sotto l'ala di Osnago. Quando l'aereo ricompare, il giovane pilota nota

27 Libretto di Volo di Franco Osnago. Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare di Roma di seguito AUSAM, L.V.P.1, f. 280.

28 Varriale, *Cieli del Montello...*, op. cit., p. 44.

29 Il particolare è riferito da: Foschini, *Baracca*, op. cit., p. 449

30 Ibidem.





*91° Squadriglia: Fulco Ruffo di Calabria di fronte a un «Spad VII»  
con la sua insegna personale, il «teschio nero»*



*Battaglia del Solstizio: «Arditi» nei dintorni di Giavera del Montello.*

*Il giovane tenente Francesco Baracca a fianco di un «Nieuport-Macchi» Ni XI.*





improvvisa una scia di fumo allungarsi dietro ad esso. Qualcosa l'ha colpito. Dal campo di Quinto stanno osservando il Montello. Dopo una giornata di tempo incerto, il pomeriggio è abbastanza limpido e la visibilità accettabile. La collina si staglia laggiù, oltre Piave e sembra a portata di mano. Nonostante ciò nessuno intuisce la tragedia che si sta consumando. Ricorda Ferruccio Ranza: «Seguiamo il volo degli aerei finché si riducono a due puntini neri. Improvvisamente sullo sfondo del Montello vediamo una scintilla scendere dal cielo e sparire; subito dopo dal terreno si leva un filo di fumo. Ci guardiamo in faccia e qualcuno di noi dice: «Abbiamo compiuto 6 ore di volo, tre al mattino e tre al pomeriggio e non abbiamo incontrato nessuno. Quei fortunati Baracca e Osnago, appena partiti hanno acciuffato un apparecchio nemico e l'hanno abbattuto». Osserviamo l'orologio. Sono le 18.30». <sup>31</sup> Al campo, per qualche momento, si festeggia credendo che Baracca abbia ottenuta l'ennesima vittoria. Però c'è qualcosa di strano... Tutto accade nel breve volgere di alcuni istanti. Da bordo del suo *SPAD* Osnago osserva l'aereo del compagno di volo, appena riapparso alla sua vista, scomparire di nuovo un attimo dopo. Quella scena lo lascia senza fiato. Non sa che fare. E' disorientato. Per qualche minuto incrocia sulla zona dove Baracca è stato colpito tentando di avvistarne l'apparecchio al suolo. Poi mette la prua verso casa per fare ritorno a Quinto e si allontana. Che l'inesperto Osnago sia sopraffatto dell'emozione del momento lo testimonia bene ancora una volta il racconto di Ferruccio Ranza che ricorda: «[...] Notiamo [...] un puntino nero che si ingrandisce rapidamente. Lo riconosciamo: è uno *SPAD*. Punta verso do noi». Il velivolo però non segue gli abituali protocolli di atterraggio «e anziché compiere il solito giro intorno all'aeroporto» per allinearsi con la pista «atterra trasversalmente e si ferma in mezzo al campo. Dalla carlinga si alza per uscire il ten. Osnago. Lo raggiungiamo per sapere che cosa è successo. "Dov'è Baracca?" lo interroghiamo. Osnago scende a terra. Ci sembra stordito: è emozionato. Non risponde alla nostra domanda». <sup>32</sup>

### *Osnago racconta*

Quando comincia a parlare il giovane ufficiale insiste perché si chiami subito il tenente colonnello Piccio. I colleghi lo tempestano di domande. Vogliono sapere dove sia Baracca. Osnago allora si rianima: con la mano indica il Montello e poi comincia a raccontare. «Stavamo mitragliando gli austriaci vicino al Colesel della Madonna. Io lo seguivo. Ad un tratto mi ha girato rapidamente sotto l'ala sinistra e ho notato che dal suo apparecchio si sfilava una sottile scia

31 Fossà, *Duelli aerei...*, op. cit., p. 132

32 Fossà, *Duelli aerei...*, op. cit., p. 132.