

Dal “Fondo Ferrari” all’identificazione di due foto con Francesco Baracca

di Gianluca Comar

Questo centenario della cd “Grande Guerra” è stato l’ennesimo treno perso dall’Italia, dal punto di vista storico e di tutte le opportunità lavorative e dell’indotto turistico-culturale. Molte chiacchiere, tanti libri e libretti in gran parte inutili, che poco o nulla hanno portato alle conoscenze storiche. Poche ricerche ed alcune mostre hanno colpito nel segno apportando quel qualcosa in più che dopo cent’anni era doveroso. Artefici di questo, perlopiù le piccole associazioni storico-culturali, che con i pochi fondi a loro disposizione hanno fatto dei veri miracoli. In questo solco si inserisce anche la bella Mostra realizzata dalla Associazione “Ad Undecimum” di San Giorgio di Nogaro utilizzando le foto d’epoca donate dalla famiglia Ferrari, alla quale va anche il mio ringraziamento. Sia per la scelta di donarle, oggi molto rara sia per la scelta di farlo verso il comune di San Giorgio e quindi ad una associazione culturale quale “Ad Undecimum”. Ma ritorniamo al fondo fotografico “Ferrari” particolarmente interessante soprattutto per la qualità delle fotografie, in parte note ed in parte inedite. Soffermerò il mio interesse su due foto già conosciute, ben presenti anche su internet che riprendono il pilota italiano Francesco Baracca ed altri militari, accanto ad un velivolo.



Foto 1 e 2: sono le foto che avevo reperito su internet, ma di una scarsa qualità.

In molti casi, più la seconda che la prima foto sono apparse in alcuni libri.

- Nel libro “**Francesco Baracca l’asso italiano**” di Luigi Contini del 1933 tra le pagine 64 e 65 appare la foto 1, con la didascalia: “Il racconto del primo abbattimento” (foto 2, leggermente più nitida, stessa inquadratura).
- Nel libro “**Francesco Baracca. Cavaliere del cielo**” di Luigi Romersa del 1968 a pagina 8 con la didascalia: “Francesco Baracca al ritorno da un volo di guerra. I suoi duelli avvenivano nelle alte quote e consistevano in una scherma rapida e perfetta. La stoccata dell’Asso era quasi sempre mortale” (foto 2, leggermente più nitida, stessa inquadratura).
- Nel libro “**I caccia della prima guerra mondiale**” di Alberto Borgiotti del 1970 a pagina 112 con la didascalia: “L’asso Baracca attorniato dal personale della 1^a Squadriglia Nieuport dopo la sua prima vittoria conseguita il 7 aprile 1916” (foto 2, pessima qualità, stessa inquadratura).
- Nel libro “**L’Asso degli Assi. Francesco Baracca da Lugo al mito**” di Gregory Alegi e Cesare Falessi del 1992 a pagina 113 con la seguente didascalia: “Baracca di ritorno da un volo. L’espressione affaticata del volto tradisce una realtà operativa assai dura e ben diversa dall’immagine romanzata tramandata da film e articoli”. La foto pubblicata riporta sul margine superiore la scritta: “Baracca di ritorno da un volo” (foto 2, uguale qualità, stessa inquadratura).
- Nel libro “**Francesco Baracca una vita al volo. Guerra e Privato di un mito dell’aviazione**” di Irene Guerrini e Marco Pluviano del 2000 a pagina 67 la foto 1 con la didascalia: “La foto rituale coglie Baracca al rientro da una operazione di volo” (foto 2, scarsa qualità, stessa inquadratura).
- Nel libro “**Francesco Baracca. Indagine sulla morte di un eroe italiano.**” di Stefano Gambarotto e Renato Callegari del 2013 a pagina 115 pubblica la foto 1 con la didascalia: “Francesco Baracca al rientro da un volo di guerra” (foto 2, stessa qualità, stessa inquadratura).
- Nel libro “**Francesco Baracca luci ed ombre di un grande italiano**” di Enio Jizzi del 2008 a pagina 79 con la didascalia: “Baracca discute appena sceso dopo la sua prima vittoria” (foto 2, pessima qualità, stessa inquadratura).

- Per la prima volta nel 2013, nel libro “**1916 L’epico duello nei cieli della Carnia**” dell’amico Guido della Schiava, viene ripubblicata la foto con la giusta didascalia, frutto del mio riconoscimento. “Francesco Baracca posa insieme ai meccanici e ai militari dell’aeroporto di Cavazzo subito dopo aver abbattuto l’aereo nemico nella Val Chiarsò” (foto 1, pessima qualità, stessa inquadratura).

L’identificazione del luogo e della datazione

Come si può notare, alcuni autori hanno dato per certa l’identificazione riportata dalle fonti più datate, ossia che la foto in oggetto fosse stata eseguita sul luogo del primo abbattimento di Baracca. Sappiamo che Francesco Baracca ha ottenuto la sua prima vittoria omologata il 7 aprile 1916, sui cieli di Medeuza e l’aereo austro-ungarico da lui abbattuto è atterrato sui prati del campo di volo di Medeuza-Bolzano praticamente integro.

Quindi trovandoci nella Bassa pianura friulana orientale e non in alta montagna, al massimo si sarebbero potute intravedere delle colline o dei monti in lontananza. Appare chiaro, a questo punto, che la foto in questione non rappresenta una località di pianura ma una montana.

Quel monte, quella sagoma mi ricordavano qualcosa... li avevo già visti in altre foto... (e, col senno di poi, anche dal vivo). Così dopo qualche serata passata tra vecchie foto e ‘sacri testi’, arrivò l’identificazione. Prima incerta, poi confermata sul luogo! Si trattava del monte Strabût, a Cavazzo Carnico che faceva da sfondo al Campo di volo del paese carnico. Mentre per la seconda fotografia, l’obiettivo era stato ruotato verso est andando a riprendere il profilo del monte Amariana, ben noto...

Ecco la foto d’epoca inserita nella panoramica attuale ed apparsa in due mostre fotografiche sulla grande guerra.

La prima di Guido della Schiava ad Arta: Artacultura – “A cent’anni dalla Grande Guerra”, del 2016

. La seconda, mia nel 2017 a San Vito al Torre: “Baracca e Olivari due Assi a confronto” (A. G. Comar).



Quindi, cambiata la località, cambia anche l'identificazione temporale e contestuale. E conoscendo la vita militare di Baracca, appare facile contestualizzare le due foto al 25 novembre 1916 quando il pilota lughese abbattè il suo quinto avversario, l'aereo austro-ungarico Brandenburg C.I 68.03 intento a bombardare le strutture militari del tolmezzino. Venne abbattuto da Baracca con l'aiuto del pilota Goffredo Gorini e precipitò in Val Chiarsò in località *Salét* alla base di una parete rocciosa.

Cosa fece Baracca in quell'occasione?

Lo sappiamo grazie ad una lettera spedita alla madre il 27 novembre 1916:

“Atterrai vicino a Tolmezzo in festa per il nemico abbattuto e solo dopo un'ora il telefono ci faceva sapere che l'apparecchio era sceso nella valle del Chiarzò verso Paularo, a 8 km dalle linee (austro-ungariche). Arrivai là in automobile e raggiunsi l'apparecchio dopo un lungo camminare per una mulattiera...”

La località è ora certa, anche se la data non può esserlo altrettanto, ma di sicuro si adatta meglio ai dati in nostro possesso!

L'identificazione di Francesco Baracca

Non vi sono dubbi sull'identificazione di Francesco Baracca, posto al centro della foto 1, di fronte con la caratteristica giacca in pelle che era diventata “lo status simbol” degli aviatori. Anche nella foto 2.

Più problematica invece l'individuazione del pilota di schiena, che sta parlando con Baracca e porta la medesima tenuta di volo del pilota romagnolo, potrebbe essere Gorini che lo coadiuvò nell'impresa.

Particolari delle foto 1 e 2 tratte dal “Fondo Ferrari”: Baracca e Baracca ed il presunto Gorini. La qualità è notevole (fondo Ferrari).



Interessante sarebbe anche conoscere il nome dei militari e dei meccanici in tenuta da lavoro! Niente è impossibile e qualcuno potrebbe aver portato a casa questa foto ricordo...

L'identificazione del velivolo

Molti particolari possono essere utili a chiudere queste ipotesi, e l'ottima qualità delle due foto del "Fondo Ferrari" permette sicuramente di aggiungere nuovi particolari!

Un altro tassello mancante mi blocca, ma poi mi stimola a saperne di più: non siamo a conoscenza di quale velivolo Baracca utilizzò quel giorno!

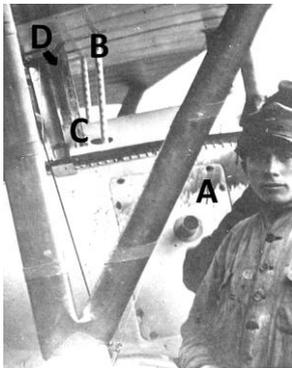
Quindi il velivolo nelle nostre due foto qual è?

Che aereo è?

Ma è quello di Baracca, o dell'altro pilota (di schiena)?

Vediamo il tipo di velivolo. Dal particolare montante alare capiamo che è un Nieuport e da altri piccoli particolari si può affermare con certezza che è un Nieuport 11 denominato anche "Bebè" per le sue ridotte dimensioni.

Non si tratta del Nieuport 11 matricola Ni. 1451, utilizzato molte volte da Baracca ed in particolare per la sua prima vittoria a Medeuza-Bolzano, perché aveva una differente apertura per accedere al vano motore (A).



Particolare della foto 2 del "Fondo Ferrari" a confronto col Nieuport 1451 usato a Medeuza da Baracca. Si nota un diverso portello di accesso al vano dietro il motore - A. Inoltre non sono presenti i due "montanti" metallici C e D. I montanti B son presenti su entrambi i velivoli, ma sembra che solo su quelli della foto 2 ci sia una sorta di nastratura bianca, forse a sorreggere il cavo di sblocco della mitragliatrice (fondo Ferrari) (foto tratta dal libro di P. Varriale, *Il folle volo*, p. 71).

Ma non voglio annoiare il lettore con una disquisizione tra i vari modelli del Nieuport 11 di costruzione francese ed italiana (su licenza alla Macchi di Varese), o fra le diverse motorizzazioni e varianti...

Basti sapere che non si tratta del Ni.1451, ma di un altro velivolo di stanza al campo di S. Caterina di Udine dal quale era partito Baracca.

Il dettaglio che mi incuriosiva e mi faceva pensare erano i due “montanti” indicati nella foto sopra con C e D che non avevo notato su nessun altro velivolo della serie... finchè non ho trovato l’aereo di Ruffo di Calabria compagno di squadriglia di Baracca. I due montanti erano in realtà i supporti per una mitragliatrice diversa dalla Lewis che usava Baracca, erano per la Colt che usava invece Ruffo sul suo Nieuport 11- Ni.1685!

Quindi se tutto è corretto, quel 25 novembre 1916 per il suo 5° abbattimento Francesco Baracca usò l’aereo personale di Fulco Ruffo di Calabria, perché il suo velivolo probabilmente non era pronto o era in manutenzione!

Ed è anche questa una novità emersa dall’analisi delle due “nostre” fotografie!



Due fotografie del Nieuport di Ruffo Ni.1685 che permettono di vedere il lato sinistro e destro del velivolo. Forse al 25 novembre non era stato ancora dipinto l’emblema di Ruffo ossia il teschio con le tibie incrociate (le due foto del velivolo di Ruffo sono tratte dal libro di R. Gentilli-A. Iozzi-P. Varriale, *Gli Assi dell’aviazione italiana nella Grande Guerra*, AMUS, 2002, pp. 397, 398).



Ed ecco le due belle foto del "Fondo Ferrari" che mi hanno permesso queste scoperte... dopo cent'anni!

