

## **Un audace bombardamento aereo: un nostro dirigibile lancia 40 granate-torpedini sulle opere militari di Riva.**

L'Italia all'inizio della guerra contava su **una sessantina di aeroplani**, quasi tutti di tipo antiquato e di costruzione francese e tre dirigibili. La **marina** aveva in linea quindici **idrovolanti** e due **dirigibili**. Tra i personaggi più importanti dell'aerostatica ci fu senza dubbio l'ingegnere aeronautico milanese Enrico Forlanini, che nel 1909 completò la costruzione del suo primo dirigibile *F.1*, che battezzò "Leonardo da Vinci", ne seguirono altri e la sua fama, infatti, è legata soprattutto alla realizzazione dei dirigibili semirigidi, che vennero utilizzati nel conflitto.

**L'impiego militare del dirigibile era iniziato per l'Italia con la Guerra di Libia nel 1911 e si esaurì proprio dopo la prima guerra mondiale, quando la disputa che aveva visto contrapporsi i sostenitori del "più pesante" e del "più leggero" dell'aria, vide la completa affermazione dell'aeroplano e il definitivo tramonto degli aerostati.**

Durante i primi anni della Grande Guerra si assistette, tuttavia, a un notevole sviluppo dell'uso dei dirigibili nonostante le perplessità che fin dall'inizio ne avevano accompagnato l'utilizzo. Inizialmente le aeronavi erano impiegate per la ricognizione e ancor più per i bombardamenti, ma si arrivò ben presto a constatare come i modelli disponibili risentissero troppo delle condizioni atmosferiche per essere considerati affidabili e venissero facilmente neutralizzati anche senza specifiche difese contraeree, in quanto ingombranti e poco maneggevoli. A ridurne il rendimento inoltre furono i criteri di impiego, che in un primo tempo avevano destinato il dirigibile a supporto delle forze di terra, infatti i migliori risultati si colsero quando si comprese che mezzi tanto vulnerabili e di difficile condotta dovevano essere impiegati contro obiettivi strategici, ad esempio per l'attacco contro i campi di aviazione avversari.

In questo modo, a partire dagli ultimi mesi del 1917, l'azione dei dirigibili, che si concentrava principalmente di notte e in assenza di luce lunare, si conciliò con quella delle squadriglie aeree da bombardamento, che agivano di giorno e nelle notti di luna. Nel 1918 in seguito al perfezionamento tecnico dei mezzi, all'affermarsi di metodi di utilizzo più adeguati e al migliorato livello di preparazione degli equipaggi, si arrivò a un forte incremento del numero delle missioni di bombardamento andate a buon fine e, nel contempo, si ridussero le percentuali di danni e perdite. Gli aerostati furono impiegati in azioni belliche fino agli ultimi giorni di guerra, facendo dell'Italia la sola nazione ad aver utilizzato il "più leggero dell'aria" in attività di bombardamento per tutto l'arco



del conflitto.

Fu, tuttavia, l'aereo il vero mito che si sviluppò e prese corpo durante il corso della guerra, grazie al

successo delle operazioni condotte, alla velocità, alla maggiore maneggevolezza, e soprattutto all'abilità e all'ardimento dei primi piloti. L'aereo divenne una vera leggenda, le cui origini si possono ritrovare nel "Manifesto del futurismo" del 1909, dove Filippo Tommaso Marinetti, esaltando l'aereo quale simbolo della modernità, scrisse:

"Noi canteremo [...] il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta".

Non si può parlare dell'aviazione della prima guerra mondiale senza fare un breve accenno al pilota, eroe, Francesco Baracca.

Giovane di bell'aspetto, sempre curato nella persona e nel vestire, dalla personalità ricca di interessi, pieno di slanci e profonde passioni per le donne, i cavalli, le motociclette, si mostrò in ogni occasione coraggioso ed esuberante. Appassionatosi al volo, divenne l'asso del cielo durante la prima guerra mondiale e resta a tutt'oggi un mito per l'aeronautica : "Sono arrivato all'aviazione per modo di dire, (...) ed ora mi accorgo di aver avuto un'idea meravigliosa, perchè l'aviazione ha progredito immensamente ed avrà un avvenire strepitoso..."

(Tratto da Lettera al padre - Museo Baracca)

"Venustus et audax" indicato sotto al cavallino rampante, era il motto del suo reggimento di appartenenza, Piemonte reale. "Bello e audace": tutto era già stato scritto dunque nel suo destino.

Il cavallino rampante era lo stemma che Francesco Baracca aveva adottato per il suo aereo, quando dopo aver abbattuto cinque velivoli nemici gli spettò di diritto scegliere un simbolo di distinzione. E così di missione in missione, di successo in successo Baracca, con il suo accattivante sorriso, tornò sempre alla base dopo aver abbattuto 34 aerei nemici diventando l'asso degli assi dell'aviazione italiana. Fu decorato con una medaglia d'oro al Valor militare, con due d'argento e con una di bronzo. Lui e il suo cavallino erano entrati nella leggenda.

Il 19 giugno 1918 nel tardo pomeriggio, tragicamente, l'aereo di Francesco Baracca si schiantò al suolo, il giovane pilota aveva appena compiuto trent'anni. E' ancora un mistero la vera causa dell'accaduto, non si è mai stabilito se fu abbattuto, o se più verosimilmente venne colpito da un cecchino che sparava da terra contro il suo volo radente. Fu ritrovato dopo due giorni sul Montello e Gabriele D'Annunzio in persona volle pronunciarne l'elogio funebre.

I genitori del Maggiore Francesco Baracca, il conte Emilio e la contessa Paolina, affranti dal dolore, dopo qualche tempo, regalarono lo stemma del cavallino appartenuto al figlio a un pilota che avevano visto correre in auto con disprezzo del pericolo e senza freni, quel pilota era Enzo Ferrari e il cavallino di Francesco non ha mai smesso di correre.