

Francesco Baracca

Ad oltre ottant'anni dalla sua morte, Francesco Baracca è ancora l'aviatore più famoso d'Italia, il suo nome è celebrato da strade in tutte le città e la sua memoria è tramandata dalla sua insegna del Cavallino rampante, che vola sugli intercettori dell'Aeronautica Militare e s'inalbera sulle Ferrari. Francesco Baracca fu l'eroe perfetto: giovane, bello, cavalleresco col nemico e caro agli dei per una morte romantica, nel mezzo della battaglia, colpito dal destino ma non vinto dal nemico. Il carattere e i pensieri di Baracca sono ben conosciuti, grazie soprattutto alle lunghe e dettagliate lettere che scriveva alla madre, e che ci forniscono il ritratto di un uomo profondo, completamente impegnato nella guerra ma mai preda di vanterie, sempre rispettoso tanto per l'umile fante bloccato nelle trincee quanto per gli aviatori nemici. Molti assi d'ogni nazione furono esaltati come eroi in quel periodo, salvo poi essere criticati in seguito per altri motivi: per rivendicazioni di vittorie esagerate e senza prove, per odio e crudeltà contro il nemico, per egoismo nell'adoperare i propri gregari per assicurarsi vittorie facili. Nessuna critica è stata sollevata contro Baracca: le sue rivendicazioni sono sempre assolutamente precise, anzi è dimostrabile che abbia rivendicato un numero di vittorie inferiore alla realtà, e il suo vero totale è di 36, e non 34 come gli è stato accreditato. Ha sempre difeso i suoi avversari, gli aviatori austriaci, che considerava gentiluomini suoi pari, e che cortesemente visitava in prigionia o in ospedale. Era gentile coi suoi subordinati, che aiutava nella loro evoluzione in esperti piloti da caccia. La sua figura c'è ben nota, non è un'icona senza spessore, ma un'effettiva persona. Baracca fu qualcosa più di un eroe, fu un uomo.

Francesco Baracca nacque il 9 maggio 1888 a Lugo di Romagna, figlio unico di una famiglia benestante. Suo padre Enrico era un possidente terriero e uomo d'affari, sua madre era la contessa Paolina Biancoli. Francesco avrebbe potuto tranquillamente sistemarsi in una vita di agi, curando le proprietà della famiglia. Era un giovane di cultura, suonava il violoncello e le sue lettere mostrano un buon talento letterario, aveva le qualità del gentiluomo di campagna. Invece, dopo avere studiato a Lugo e al collegio La Querce di Firenze, decise nel 1907, a 19 anni, di entrare alla Scuola Ufficiali della Scuola Militare di Modena. La sua scelta di una carriera militare non fu un ripiego, ma una scelta di vita. A Modena i suoi studi furono brillanti, ebbe voti eccellenti come allievo e nell'autunno 1909 passò alla Scuola di Applicazione di Cavalleria di Pinerolo, col grado di sottotenente. Nella sua scelta classe di 50 ufficiali di cavalleria c'erano molti nomi destinati a diventare importanti nella storia d'Italia: Raffaele Cadorna, comandante della Resistenza nella Seconda Guerra Mondiale, e cinque futuri aviatori: De Bratti, Lombardi, Avogadro, Ripamonti e Pacinotti.

Nel dicembre 1910 Baracca fu assegnato al Reggimento Piemonte Reale, un reparto di altissimo prestigio, che all'epoca faceva parte della guarnigione di Roma. La vita di Baracca era impegnativa, gli studi erano duri (nonostante il pregiudizio che gli ufficiali di cavalleria dovessero essere "bel, blond e bestia") ma le attività ippiche erano predominanti, e Baracca risultava sempre fra i migliori. Dopo un periodo di guarnigione a Rieti, nel novembre 1911 Baracca tornò a Roma e s'immerse nell'atmosfera inebriante dell'alta società. Il suo aspetto e le sue qualità gli portarono un immediato successo fra le dame della nobiltà romana, che erano più che disposte a spiegare al bel Sottotenente, l'eroe degli ippodromi, perché la Belle Époque era così bella. Baracca divenne Massone, che nell'Italia di quegli anni significava professare idee progressiste, laiche e patriottiche, immergendosi nei valori del Risorgimento ma anche accettando la più dura condanna della Chiesa.

Nel 1912 Baracca rimise domanda per essere assegnato all'aviazione, la nuova arma che iniziava a mostrare il suo potenziale nella guerra di Libia. In una lettera commentò le imprese di Palma di Cesnola, un tenente del Piemonte Reale che era diventato pilota e che si era distinto oltremare.

La sua domanda fu accettata, e nella primavera del 1912 partì con un gruppo di quattro ufficiali inviati alla scuola di pilotaggio di Betheny, vicino Reims, in Francia. I suoi compagni erano i tenenti Domenico Bolognesi, Arturo Oddo e Cesare Bruzzi Gradenigo. Lo sviluppo dell'aviazione in Francia, il numero dei campi e la quantità e la qualità delle attività di volo destarono la sua ammirazione. La scuola di volo militare di Reims aveva all'epoca più di cinquanta allievi francesi, e sessanta hangar con differenti modelli di aeroplani. Il suo fu il monoplano Hanriot, e il suo istruttore fu lo stesso Hanriot, figlio diciannovenne del costruttore. Il suo primo volo come passeggero avvenne il 4 maggio 1912, e le lezioni di volo cominciarono subito.

L'estate del 1912 deve essere stata una stagione splendida, che Baracca passò volando sopra la Champagne, cavalcando e vistando Parigi. Si guadagnò il brevetto di pilota, il numero francese, 1037 e il brevetto sportivo italiano n.171, il 9 luglio, e poi tornò in Italia, ora assegnato al Battaglione Aviatori e destinato al campo d'aviazione di Cascina Malpensa.

La sua prima impresa fu un'esercitazione il 12 novembre, un volo di formazione di otto aeroplani davanti ad una missione americana. L'8 dicembre 1912 ricevette il brevetto di pilota militare italiano. Nel 1913 fu assegnato al campo di Mirafiori, poi in luglio fu spostato a Busto Arsizio, alla 6ª Squadriglia, equipaggiata con monoplani Nieuport. In agosto portò in volo suo padre, e in settembre prese parte alle esercitazioni della cavalleria, nelle quali per la prima volta quattro squadriglie al completo manovrarono svolgendo ricognizioni per i partiti Rosso e Azzurro.

Nel 1914. Sempre a Busto Arsizio, si ritrova pilota alla 5ª Squadriglia, comandata dal capitano Pier Ruggero

Piccio e formata da Guido Tacchini, Giulio Palma di Cesnola, Filippo Valdimiro e lui stesso. Piccio divenne un asso, e il comandante della caccia italiana, Tacchini ebbe una carriera senza rilievo, da comandante della 70ª Squadriglia a Generale, Palma di Cesnola fu comandante di una squadriglia SVA e divenne anch'egli generale, Valdimiro ai comandi di un Caproni fu abbattuto da Jozsef Kiss il 17 settembre 1916. Baracca si conquistò la reputazione di pilota di classe.

Quando scoppiò la Guerra Mondiale, le forze armate italiane cominciarono a spostarsi verso est, nell'ipotesi di una guerra contro l'Austria, e alla fine del 1914 la 5ª Squadriglia si trasferì a Pordenone. Nella seconda metà del maggio 1915 Baracca fu inviato alla Malpensa per collaudare il Macchi Parasol, un ricognitore per l'artiglieria che lui valutò soddisfacente, ma che in operazione si rivelò pericolosamente instabile e che fu rapidamente eliminato. A Baracca fu risparmiato di finire alla ricognizione, e fu invece prescelto per tornare in Francia a prendere in consegna i biplani Nieuport, i primi aeroplani da caccia che la Francia avrebbe fornito all'Italia. Baracca notò le dimostrazioni di piazza che chiedevano l'entrata in guerra, ma da parte sua non aggiunse commenti patriottardi. Come tutti i militari di professione, Baracca accettava la guerra ma non ne era entusiasta.

Arrivò a Parigi il 23 maggio, il giorno della dichiarazione di guerra, e visitò l'aeroporto di Le Bourget, dove imparò che cosa era la nuova caratteristica della guerra, il combattimento aereo. In una lettera alla madre commentava: *«L'apparecchio che io imparo è un piccolo biplano "Nieuport" che fa 140 chilometri all'ora e serve esclusivamente per esplorazione e la caccia: è bellissimo, e tanto il pilota che il passeggero possono sparare con mitragliatrice e fucile automatico e la gran velocità porta superiorità sull'apparecchio avversario. Dicono i piloti che la più gran soddisfazione è di abbattere un "Taube" a colpi di mitragliatrice; spero anch'io presto di provare tale soddisfazione.»*

A giugno scriveva: *«La nostra istruzione purtroppo non procede rapidamente, anzi andiamo adagio e siamo stati ritardati dal cattivo tempo e venti forti nei giorni scorsi; dobbiamo ricominciare quasi da principio perché il "Nieuport" vecchio che io pilotavo ha i comandi completamente diversi da quelli ora adottati per ogni specie di apparecchi; mentre io comandavo il timone di direzione con le mani, ora si deve comandare coi piedi, perciò abbiamo dovuto cominciare dal piccolo apparecchio col motore di 35 HP., e rullare a terra per una diecina di giorni. Quando avrò imparato i comandi nuovi sarò in grado di pilotare qualunque tipo di apparecchio. Il "Nieuport" che dobbiamo pilotare, che fa da 145 a 150 km. all'ora è difficile ed occorre procedere con prudenza; non so poi se nei nostri terreni potrà trovare applicazione, perché ha bisogno di un gran campo di partenza e di atterraggio; ma ora escono già altri apparecchi anche migliori del nostro "Nieuport" e potremo anche cambiare.... Qui in Francia si vola con troppa disinvoltura e assai poca prudenza: ogni giorno vediamo elle gravi cadute sempre provocate dai piloti, mai dagli apparecchi; riguardo a questo in Italia abbiamo avuto una scuola assai migliore e una disciplina nei voli che qua manca affatto.»*

Baracca dovette restare in Francia fino alla fine di luglio, allenandosi a Le Bourget. Poi, avendo la Francia consentito ad inviare una squadriglia di Nieuport per la difesa di Venezia, Baracca fu assegnato a quel reparto come ufficiale di collegamento. Questo compito non gli piaceva, e notava che dato che gli aeri incursori sarebbero arrivati su Venezia dal mare, sarebbero stati avvistati solo quando giunti sulla città, ossia troppo tardi per essere intercettati. Invece, fu mandato a un nuovo reparto da caccia, l'8ª Squadriglia Nieuport biplani, in formazione a Mirafiori dal 26 luglio e trasferitasi a fine mese ad Aviano. L'8ª Squadriglia era composta dal comandante cap. Tacchini, e dai piloti capitani Oreste Salomone e Maffeo Scarpis e tenenti Domenico Bolognesi e Francesco Baracca ed era equipaggiata con i Nieuport X di costruzione Macchi 384, 387, 388, 595 e 596. Nel mese di agosto il reparto arma di mitragliatrice i Nieuport e compie voli d'esercizio. Il 21 agosto trasferisce due aeroplani a Campoformido per la difesa di Udine, dopo la prima incursione di aerei austriaci, che sganciano bombe che causano perdite e danni. Il 25 agosto Baracca, ancora con un Nieuport disarmato, e il cap. Scarpis effettuano la prima missione di guerra alzandosi in volo per intercettare un aereo nemico. Baracca porta un soldato armato di fucile, Vittoni, ma distratto dalla ricerca del nemico entra in vite. Il 9 settembre il reparto al completo si trasferisce sul campo di Santa Caterina, presso Udine. Salomone aveva lasciato il reparto ed era passato ai bombardieri Caproni: il 18 febbraio 1916 si meriterà la prima Medaglia d'Oro dell'Aeronautica, riportando alla base un Caproni crivellato dai colpi nemici, con due morti a bordo. Morirà in un incidente di volo il 3 febbraio 1918.

Il 7 settembre 1915 avvenne il primo combattimento aereo. Il capitano Bolognesi col Nieuport 387 e Baracca col 596 intercettarono un aereo nemico che attaccava Udine. Baracca sparò da corta distanza, ma la sua arma s'incepì. Bolognesi sparò contro il nemico 100 colpi e infine intervenne anche il capitano Tacchini inseguendo il nemico. L'aereo di Baracca fu colpito in tre punti.

«Alfine l'incontro è avvenuto: alle 10 del mattino. Da 1200 metri su Udine vedo gli shrapnells verso Palmanova, poi vedo l'aeroplano austriaco, viene verso Udine! Ci siamo. Cosa succederà? Non scappa più, è altissimo; tiro sulla leva e salgo verso Palmanova. Si avvicina rapidamente, l'incrocio e 2200; è più alto di me 300 metri; pare che non mi abbia veduto! Sparo due, tre colpi: la mitragliatrice non funziona bene. Virage strettissimo, lo raggiungo subito di nuovo, ma è troppo alto ancora e l'arma non funziona. Sparo, due, tre colpi partono, poi la mitragliatrice s'incanta. Tiro l'otturatore, sparò, s'incanta di nuovo. Che bile! E l'altro prosegue su Udine

ancora un po', poi gira. Sono sotto al tiro, ma non si spara; forse non mi ha ancor visto; giro anch'io e mi metto di nuovo sotto.

Sparo altri due, tre colpi, poi s'incepta definitivamente. Plano e lo seguo fin verso Gradisca. Lo tengo d'occhio per vedere se viene giù, potrei aver ferito il pilota, ma niente. Ritorno al campo su tutte le furie. Però l'emozione della caccia è stata sublime »

Il 13 settembre Baracca intercettò di nuovo un aereo nemico, e di nuovo l'arma lo tradì. Mentre il mitragliere nemico gli sparava contro, colpendolo, Baracca si mise in picchiata e lasciò il posto a Bolognesi, il cui attacco andò a vuoto. Poi, dal giornale *Reichspost* di Vienna gli italiani appresero che gli austriaci rivendicavano una vittoria per l'Oblt. Roman Florer e Hassan Riza Effendi Pieler della Flik 4, ai comandi dell'Albatros 24.10. Baracca commentò: «*Bisogna ch'io vada a gettare un messaggio al signor tenente Florer per fargli sapere che ho piacere di aver fatto la sua conoscenza a 2000 metri, ma che sono ancora molto vivo e che non gli auguro di capitarmi a tiro un'altra volta.* »

Nella seconda metà d'ottobre la squadriglia prese in carico dei Nieuport X di costruzione francese, con matricole 1035, 1037 e 1039. Fu istituito un premio di 20.000 lire per il primo che abbattesse un aereo nemico, e i mitraglieri facevano a gara per volare con Baracca, sperando di vincere il premio. Lui commentava: «*Abbiamo saputo che c'è un premio di 20.000 lire per la prima vittoria aerea. Sarebbe bello per il prossimo carnevale. Ma come fare a abbattearli, se non vengono? C'è anche il rischio di essere abbattuto. Allora, una buona puntata a Montecarlo: da una parte la vita, dall'altra il premio e la gloria*»

Per il resto del mese Baracca andò in cerca del nemico volando anche sui Farman della 2ª Squadriglia R.C. mentre sotto di lui si combattevano le tremende battaglie dell'Isonzo, e i fanti cadevano colpiti dal fuoco nemico o dai congelamenti nelle trincee. Baracca era amareggiato per la sua inutilità ma, quando gli fu offerta la promozione a capitano col passaggio in fanteria, decise di rimanere in aviazione. Si stava facendo un'esperienza, e il 18 novembre, quando scorse un austriaco solo su Udine, intuì correttamente che stava effettuando una ricognizione per un attacco successivo. Il giorno dopo, il 19, un'incursione di una mezza dozzina di aerei austriaci trovò i piloti italiani in allerta da prima dell'alba, e tutti i Nieuport efficienti, 386, 385, 1037 e 1035 decollarono pilotati rispettivamente da Tacchini, Bolognesi, Scarpis e Baracca, che spararono complessivamente 473 colpi al nemico, costringendolo a rompere la formazione. Un aereo, l'Albatros B.1 24.17 della Flik 4 fu colpito e costretto ad un atterraggio di fortuna oltre le linee nemiche. Il pilota *korporal* Adolf Veselic riportò a terra l'osservatore tenente Ludwig Riesenecker ferito.

Baracca descrisse così il fatto: «*Il fattaccio è avvenuto. Ce l'aspettavamo e tutto si è svolto come si prevedeva. Eravamo già al campo dalle 6 e mezza: ben vestiti, chiusi nell'automobile con la stufa dentro. Alle 7.40 all'armi e partenza. Partiamo io e Bolognesi. Il mio motore non attacca subito a causa del freddo; io perdo 4 minuti; gli apparecchi nemici sono già presso Udine.*

Giungo a 600 metri sulla città; ne vedo due che gettavano bombe da 1000 metri. Oh, rabbia, ci hanno avvertito troppo tardi. Bolognesi era già a 1200 metri circa. Ne seguo uno e continuo a salire. A 500 metri circa comincio a sparare. Ce l'ho proprio sopra, quasi alla verticale, lo avvicino e gli lascio andare gli ultimi 30 colpi a tiro celere: niente, ma forse l'ho colpito. Giro di nuovo su Udine, ricarico la mitragliatrice, e ne vedo altri due, uno inseguito da Bolognesi: continuo a salire e ne attacco uno a sud-est di Udine, verso il Torre. Sparo, accosto e sparo di nuovo a tiro celere: mi risponde con la mitragliera, e di dietro l'altro mi spara lui pure. Prendo il largo, ricarico, inseguo un altro austriaco e lo raggiungo quasi verso s. Giovanni di Manzano, ma dopo 20 colpi la mitragliera s'incepta. Continuo ad inseguirlo verso Gorizia, finché scende e lo vedo perdersi verso Aidussina.

Ritorno a malincuore: vedo Gorizia che brucia: mi sparano i nostri una decina di colpi ma poi mi riconoscono e smettono: ero a 2400 metri. Volgo verso Udine, vi giungo e vedo per l'aria lo scoppio di altre cannonate: un altro dei velivoli nemici se n'andava. Un palazzo bruciava, da esso saliva una densa colonna di fumo. Sono assai curioso di sapere quante bombe hanno gettato e cosa è avvenuto. Scendo, ma subito dopo si deve ripartire; cambio la mitragliatrice e di nuovo in aria.»

Il 1° dicembre 1915 l'8ª Squadriglia fu ribattezzata 1ª Squadriglia da Caccia (Ni) e insieme alla 2ª Squadriglia da Ricognizione e Combattimento formò il Gruppo Squadriglie per la difesa di Udine. Nel corso dell'inverno non successe molto, se non che un motorista di Baracca, Scanavino, si sparò per sbaglio nel piede “*la sola vittima della nostra squadriglia da caccia in cinque mesi di guerra.*” A Natale Baracca pranzò con una missione giapponese e seppe dal colonnello Barbieri, comandante dell'aviazione italiana (morto nell'azione del 18 febbraio sull'aereo di Salomone) che un ufficiale catturato aveva riferito di due aviatori austriaci feriti il 19 novembre.

Non succedeva molto, e allora il 9 gennaio 1916 Baracca andò a mitragliare il nemico sul Carso, ma il suo aereo fu inquadrato dalla contraerea austriaca, che lo colpì, e convinse il pilota ad allontanarsi. L'inattività, anche se temperata dalle licenze, pesava sui nervi dei piloti. In febbraio la 1ª Caccia, ora reparto autonomo, riceveva i primi Nieuport XI monoposto, spesso chiamato dagli italiani “Bebè” o “13 metri quadri”.

Il 1° aprile 1916 Baracca, in pattuglia su Palmanova con un nuovo Nieuport XI, scorgeva un austriaco in direzione di Monfalcone ed effettuava un'intercettazione perfetta, ma la sua arma s'inceptava un'altra volta. Il

giorno fatidico fu il 7 aprile 1916. Baracca decollò di primo mattino col Nieuport XI 1451, insieme a Tacchini con un Ni X. Baracca raggiunse il Brandenburg C.1 61.57 della Flik 19, lo attaccò, ferì l'equipaggio del sergente Adolf Ott e del tenente Franz Lenarcic (che morì per le ferite il 31 maggio) e lo costrinse all'atterraggio. Un altro incursore austriaco, il Brandenburg 61.59 della Flik 2, con l'equipaggio dei tenenti Bogut Burian e Johann Osterreicher, fu attaccato da Luigi Olivari, Bolognesi e Tacchini che lo abbatterono. I due austriaci furono presi prigionieri. Nella stessa azione però precipitò anche un Farman della 2ª Squadriglia, forse colpito dal fuoco del 61.59, con la morte del capitano Martinelli.

Le vittorie del 7 aprile sono considerate le prime vittorie confermate dell'aviazione italiana. Prima di quelle, vittorie non confermate furono rivendicate il 14 febbraio 1916 da Locatelli e Ajmone Cat della 6ª Farman, il 1º aprile da Ferrari e Muraro della 5ª Voisin, il 2 aprile dall'equipaggio di Sala, Carta e Saletta della 2ª Caproni a Ovcia Draga e lo stesso giorno da Olivari (possibile vittima l'Albatros B.1 24.61 della Flik 12) e dall'equipaggio del ten. Barattini e del mitragliere Moretto della 2ª Caccia a spese del Brandenburg C.1 26.02 della Flik 12. Da parte loro gli austriaci attribuiscono alla caccia italiana altre due perdite, per le quali non conosciamo rivendicazioni nostre: l'Albatros B.1 24.04 il 25 ottobre 1915, forse vittima di un aereo della 9ª Farman, e l'Albatros B.1 (Ph) 24.17 il 19 novembre, attaccato da Baracca e Bolognesi.

Baracca nel suo diario dimostra la sua umanità: *«Il pilota, un cadetto viennese di 24 anni, ferito leggermente alla testa è salvo per miracolo perché ben otto palle lo hanno sfiorato; l'osservatore, un primo tenente, è invece ferito gravemente da tre palle e forse non ce la caverà. L'apparecchio era tutto intriso di sangue coagulato al posto dell'osservatore, e dava una triste impressione della guerra. Ho parlato a lungo col pilota austriaco, stringendogli la mano e facendogli coraggio poiché era molto avvilito; veniva dal fronte russo dove aveva guadagnato la croce di guerra e medaglia al valore che portava sulla sua uniforme azzurra. Non aveva potuto salvarsi dalla mia caccia e mi esprimeva la sua ammirazione con le poche parole di italiano che sapeva.»*

Il 15 aprile 1916 la 1ª Squadriglia, secondo il nuovo sistema di denominazione, divenne 70ª Squadriglia caccia.

Il 16 maggio gli austriaci attaccarono nuovamente Udine con una formazione di una dozzina di aerei. Baracca intercettò uno di loro, lo attaccò da breve distanza e lo vide scendere su Gorizia. Questa vittoria fu confermata solo diversi mesi dopo da informazioni ricavate da prigionieri: la sua seconda vittima era il Lohner B.VII 17.42 il cui equipaggio, Korporal Lajos Knelly e Fähnrich Ladislaus Hórvath-Tima, rimase ucciso. Il pilota era stato colpito, l'osservatore aveva cercato di portare a terra l'aereo ma era morto nella caduta che si era conclusa su una casa.

Anche la sua terza vittoria ufficiale, condivisa col capitano Piccio il 23 agosto 1916, a spese del Br. C.1 61.61 della Flik 19, pilotato dallo Zugführer Anton Himmer, incolume, non fu confermata che otto mesi dopo. Nell'agosto 1916 Baracca fu meritatamente promosso capitano.

Il 13 settembre 1916 Baracca conseguì una vittoria che non è riportata nella sua graduatoria ufficiale e che non è incisa nel marmo del suo monumento, probabilmente perché non è citata nelle sue lettere. È tuttavia riportata nel Diario Storico del reparto: *«Al mattino il pilota Capitano Baracca avvista un apparecchio nemico su Monfalcone, lo incrocia ad Ovest di tale località a 3500 metri di quota. Il nemico voltosi contro il nostro apparecchio gli spara con la mitragliatrice posta sulle ali superiori e manovra in modo da impedire al capitano Baracca di portarsi dietro. Portatosi finalmente di fianco il capitano Baracca gli scaricò la mitragliatrice contro. Partirono solo dieci o dodici colpi a causa di una cartuccia rimasta inesplosa ma bastò la scarica a far sì che l'apparecchio certo colpito facesse una rapida discesa verso Comen. Ricaricata la mitragliatrice sparò ancora una volta contro l'apparecchio che scendeva a 200 metri di distanza. L'apparecchio nostro fu colpito in quattro punti da pallottole di mitragliatrice: una colpì il longherone inferiore a poca distanza dal seggiolino, una esplosiva produsse nella tela strappi e piccoli fori.»*

Il nemico era un Brandenburg C.1 della Flik 28, il 64.07 che tornò alla base con il pilota ferito, Feldwebel Josef Koschizek e l'osservatore morente, il ten. Ottokar Hauser. Lo stesso giorno Baracca guidò la squadriglia in un volo di scorta ai Caproni che bombardavano Trieste.

Tre giorni dopo, il 16 settembre, incrociando con Ruffo e Olivari sulla zona di Caporetto, dove infuriava la battaglia, Baracca scorse un biposto nemico. Attaccato da tre dei migliori piloti italiani, l'aereo austriaco non aveva speranze.

«Il nemico è caduto abbandonato senza direzione, impennandosi e rovesciandosi, riprendendo l'equilibrio, poi è andato giù a picco per un 500 metri lasciando dietro una scia di fumo, e noi sempre appresso. La sua caduta era impressionante: si vedeva l'apparecchio abbandonato e col motore ancora acceso fare da sé i cerchi della morte e due o tre volte l'ho visto quasi fermo in aria con le grandi croci nere sul giallo delle ali. Credevo si schiacciasse a terra, invece forse l'osservatore, per quanto ferito, riuscì ad afferrare il timone e a raddrizzare l'apparecchio prima di toccar terra. Sbatté le ali contro gli alberi di un bosco sul costone ripido di Monte Stol, si rovesciò e poco dopo bruciò.

Ritornati ad Udine ripartimmo subito con l'auto e giungemmo qualche ora dopo a Potocki, un villaggio slavo ai piedi del monte dove era caduto il velivolo. Pilota e osservatore nella caduta erano stati sbalzati fuori e non bruciarono con l'apparecchio. Il pilota un caporale con due medaglie d'argento al valore era morto con due

palle nella testa e stringeva ancor in mano la pistola Mauser; l'osservatore sottotenente d'artiglieria di montagna, figura di ufficiale assai distinto è gravemente ferito all'intestino, è stato operato di laparotomia e difficilmente si salverà. Venivano dal campo di Villach. L'apparecchio era un "Löhner" con motore da 160 HP. Noi abbiamo avuto qualche palla negli apparecchi. »

La vittima era il Lloyd C.III (WKF) 43.74 della Flik 16, e le vittime furono lo Zugführer Franz Morozko e il ten. Anton von Csáby. Nelle sue tasche c'era la lettera di una dama, "la bella sconosciuta" che lo invitava ad un appuntamento a Villach quella sera.

Il 25 novembre Baracca abbatté quella che per lui era la quarta vittima (in realtà la settima). In questo periodo, libero dagli ordini che lo avevano vincolato nel cielo di Udine, incrociava a lungo raggio, e sulle montagne della Carnia scorse una formazione di austriaci che bombardavano Tolmezzo. Attaccò quello che chiamava un Albatros, in realtà un Brandenburg C.1, e lo abbatté con 30 colpi. Dopo raggiunte in automobile la sua vittima, trovando il pilota morente e l'osservatore ferito.

«L'ufficiale osservatore è colpito al polmone e ad un braccio ma forse se la caverà. Gli ho parlato a lungo all'ospedale ed ho saputo molte cose interessanti. Venivano da Villach: abbiamo trovato sull'apparecchio una mitragliatrice con nastro di 1000 colpi e due pistole Mauser. Fui solo nel combattimento.»

La sua vittima era il 68.03 della Flik 16, con equipaggio del caporale Fritz Fuchs e del tenente Kálmán Sárkozy, e la vittoria fu assegnata anche al sergente Gorini della 70ª Squadriglia. Nel corso dell'anno non giunsero altre vittorie. Baracca scrisse: *«Ho terminato l'anno coi mie colleghi di diverse squadriglie al campo, allegramente, ed ho cominciato il nuovo volando ieri sulle linee con un tempo magnifico.»*

Per questo 1° gennaio 1917 c'è la leggenda di un incontro fra Baracca e Banfield, con i due eroi che si scambiano un saluto nel cielo, ma questo evento non si è mai verificato. Il pilota incontrato da Banfield probabilmente era il sergente Virginio Appiani della 76ª Squadriglia. Baracca comunque incontrò un nemico: alle 16 attaccò un biposto che lo contrastò molto abilmente, manovrando con perizia e conducendolo sulle batterie antiaeree austriache, fino a cavarsela. Baracca rivendicò una possibile vittoria. *«Dagli osservatori d'artiglieria è stato visto benissimo scendere, non si è potuto precisare il posto dove ha toccato terra, causa i dislivelli del terreno. Io però ritengo di averlo abbattuto.»* La probabile vittima fu un Brandenburg della Flik 12 il cui abile equipaggio era formato dal caporale Franz Neuwirth e dal Lt. Viktor Huber. Il pilota riuscì a tornare alla base, ma l'osservatore rimase ucciso nel combattimento. Quello stesso giorno il ten. Ruffo costringeva a terra un altro apparecchio con l'osservatore ucciso, anche questo non confermato da osservatori a terra. Il caporale Neuwirth fu ucciso dalla contraerea italiana esattamente due mesi dopo, a bordo di un altro Brandenburg della Flik 12.

L'11 febbraio 1917 Baracca, ancora impegnato nella difesa di Udine, ottenne quella che era allora la sua quinta vittoria, e ricevette la consacrazione pubblica di asso. Il combattimento si svolse sotto gli occhi di tutta la popolazione di Udine e dello stesso re. Baracca si avvicinò ad un austriaco solitario in ricognizione ad una quota di 4.000 metri. *«Il nemico con gran coraggio accettava combattimento, forse sicuro di respingerci tutti. Un "Nieuport" lo attaccò per primo, ma lo vidi precipitare e sparire nel vuoto, tanto che lo credetti colpito (era il sergente Caselli, rimasto senza benzina, che prese terra senza problemi). Lo assalii secondo e mi accorsi subito che avevo a che fare con uno dei migliori piloti austriaci, ma ero certo che non sarebbe tornato a casa. incominciò una lotta a brevissima distanza con virages stretti, rovesciamenti d'ala, tanto che non potevo fargli che scariche di pochi colpi, ma egli pure doveva puntare assai male perché non mi ha colpito. Dopo alcuni minuti giungevano due altri "Nieuport"; essi pure non potevano fare che scariche brevissime per la grande velocità e agilità dell'aeroplano nemico. Il pericolo maggiore oltre i proiettili era quello d'incontrarsi fra noi perché io fisso l'occhio sul nemico, non vidi durante lo scontro nessun altro "Nieuport". Passavo varie volte a 20 o 30 metri dall'austriaco senza che lui o io potessimo far fuoco. Rinunciai allora ad assalirlo in coda e puntai diritto sul fianco mentre egli era inclinatissimo e riuscendo infine a sparare una trentina di colpi andandogli quasi addosso a meno di 20 metri e passandogli sopra con un forte colpo di timone. Anche gli altri facevano fuoco. Il nemico colpito incominciò la discesa precipitosa ed atterrò verso Remanzacco urtando un albero e rovinando le ali. Immagina quale spettacolo hanno veduto da terra tutta Udine e decine di migliaia di persone.... Gli aviatori nemici erano stati già portati via: l'osservatore è un tenente di cavalleria polacco, di nobile famiglia. L'apparecchio era tutto chiazzato di sangue.»*

Il nemico che Baracca descriveva così cavallerescamente era l'equipaggio del Korporal Ludwig Fleck e Lt.i.d.R. Wilhelm Graf Siemienski della Flik 35 col Brandenburg C.1 27.74. Due mesi dopo Baracca scriveva: *«Siamo stati a trovare il tenente austriaco ferito a Udine: è molto malandato, ha ancora la ferita aperta ma guarirà, gli portai le fotografie dell'apparecchio, gli ho promesso un pezzo d'elica per ricordo e dei libri da leggere. La madre sua chiede con insistenza notizie per via della Svizzera: abbiamo saputo che è il terzo figlio, superstite unico della guerra e che la sua famiglia tiene un centinaio di nostri prigionieri che lavorano nei loro campi e sono molto ben trattati.»*

Pochi altri assi ebbero il rispetto e l'umanità per le vittime che Baracca dimostrava, anche se molti assi austriaci mostrarono un'uguale cavalleria. Quella era la quinta vittoria ufficiale dell'asso, la sesta secondo i suoi conti. L'apparecchio fu esibito a Udine, a pagamento, a beneficio della croce Rossa. La lista ufficiale assegna un'altra

vittoria a Baracca il 23 marzo 1917 a Merna. Questo fatto però non si è verificato, e il diario della Squadriglia conferma che in quel giorno non vi fu attività di volo a causa della neve. Il 19 marzo, invece, Baracca fece il suo primo volo di prova con il nuovo caccia appena arrivato alla squadriglia, lo Spad 7 con motore Hispano Suiza da 140 hp, ai comandi dell'esemplare 4688.

Alla fine di aprile, coi nuovi Spad dotati di macchina fotografica, i piloti del reparto cominciarono a svolgere missioni di ricognizione strategica. Baracca volò su Brunico e Bressanone il 25 aprile. L'asso tornò alla vittoria il 26 aprile 1917, ai comandi di un Nieuport 17, per quello che per lui era l'ottavo successo. Fu un altro combattimento drammatico, contro un equipaggio austriaco molto abile e deciso, che seppe battersi a lungo contro Baracca, Olivari, che dovette ritirarsi per un inceppamento Gorini. Anche se Baracca non lo riferisce, un altro pilota prese parte a questo combattimento, il sergente Imolesi della 78ª Squadriglia, il cui ruolo è riconosciuto nel diario della 91ª. Le vittime furono lo Zgsf. Josef Majasai e il Leut. Emmerich Treer della Flik 35 sul Brandenburg 129.17.

Il 1 maggio 1917 il reparto di Baracca, la 70ª Squadriglia, divenne la 91ª, la Squadriglia degli assi. Il cap. Tacchini, buon ufficiale ma non pilota di rilievo, ne era il comandante, Baracca ne era la stella principale, seguito da Olivari, Ruffo e Ranza. In effetti Baracca era formalmente assegnato al comando Supremo e semplicemente distaccato alla squadriglia, ed è per questo che non ne era ancora comandante. L'asso celebrò la nascita della 91ª dando la caccia ad un aereo nemico su Monfalcone. Credette di averne ferito l'osservatore e che il nemico fosse sceso in emergenza a Nabresina, come confermato dagli osservatori, ma il pilota nemico era abilissimo, non scappò ma rimase per duellare, e mise diversi colpi nell'aereo di Baracca. Il valoroso nemico era Frank Linke Crawford, che volava con l'osservatore Oblt. Johann Albert Graf Herberstein Freiherr zu Neuberg und Gutenhag col Brandenburg 229.08 della Flik 12. Un mese dopo Baracca commentava:

«Ho saputo da Peppino che il mio apparecchio del 1º maggio è caduto a Nabresina per il mio fuoco. Credo che sarà contato come una mia vittoria.»

Cominciò la Decima Battaglia dell'Isonzo, l'aviazione italiana partecipò in massa e molti duelli si accesero nel cielo. Il 10 maggio vi furono numerosi combattimenti e Baracca ottenne la sua prima vittoria col caccia Spad, divenne doppio asso, con 10 vittorie, distrusse il suo primo caccia e senza saperlo incontrò la sua controparte austriaca. Preso Gorizia sorprese due caccia nemici: uno fu colpito dalla sua raffica e cadde oltre le linee, il secondo lo contrattaccò immediatamente, piazzò un colpo sullo Spad e salvò la vita del suo compagno. Era Godwin Brumowski, mentre il suo gregario abbattuto era *Zugsführer* Rudolf Stöhr della Flik 41, ai comandi del KD 28.17. Questo è il rapporto di combattimento originale:

«Partito per un volo di caccia ho incrociato fra Plava e Vipacco. Alle ore 9,50 circa ho veduto due velivoli nemici, che poi ho riconosciuto da caccia assai veloci, entrando nelle nostre linee l'uno dietro l'altro a distanza di 300 metri. Volando sopra di essi a circa 500 metri (ero sui 4200) ho aspettato il momento opportuno e sono disceso sul primo che volgeva da Vertoiba verso Gorizia, piazzandomi a 30 metri dietro e facendogli una scarica di circa 60 colpi; il nemico sorpreso non ha avuto il tempo di sfuggire al mio attacco e dopo pochi movimenti disordinati è precipitato; nel tempo stesso che il nemico incominciava la caduta udivo una scarica rapidissima a poca distanza che evitavo con una brusca mossa e vedevo l'altro apparecchio da caccia che passava circa 200 metri sopra la mia ala sinistra in discesa; il nemico mi aveva fatto fuoco attaccandomi davanti, ma per la direzione stessa dell'attacco non ebbe tempo che di scaricarmi contro una ventina di proiettili. Il mio velivolo rimaneva colpito da tale scarica da una pallottola che attraversava piano fisso e fusoliera sfiorando il cavo del timone di direzione. Causa l'attacco di questo apparecchio non potei seguire la caduta dell'altro. Ero sceso a 3200 metri e vedevo intanto 3 velivoli da ricognizione passar sopra altissimi e dirigersi nelle nostre linee; ebbi il tempo di muovere all'attacco di uno di essi sui 4000 metri, ma il velivolo che trovavasi già nel ritorno sulle linee discese facendo fuoco da circa 300 metri. Non credetti opportuno far fuoco da tale distanza. Circa alle ore 10,30 trovandomi sui 4000 metri ad ovest del Monte Sabotino udii dietro di me una scarica che evitai con brusca mossa, scorgendo nel tempo stesso un caccia nemico che mi assaliva a 100 metri di distanza. Il nemico volse subito sulle sue linee e sfuggì al mio contrattacco. Il velivolo abbattuto era un caccia ad un sol posto, dell'ultimo tipo coi montanti incrociati, assai rapido (circa 175 all'ora) e i due altri dai quali fui attaccato, dello stesso tipo. Discesi per insufficienza di benzina al campo di Borgnano.»

Baracca deve avere intuito qualcosa del suo rivale, perché una settimana dopo scriveva: «Mi guardo molto dagli apparecchi da caccia nemici ed è difficile che mi sorprendano. Piombai giorni sono su uno di essi che aveva abbattuto un nostro velivolo da ricognizione, ma giunsi qualche secondo dopo, troppo tardi e l'altro si allontanò; forse era quel pilota austriaco, un tenente, conte x, che egli pure ha abbattuto dieci dei nostri come si legge nel comunicato austriaco.»

Nonostante tutti i combattimenti, quel giorno gli italiani persero solo due aerei, e ne rivendicarono due soli. Tutti i piloti volarono molte missioni quei giorni, e i loro nomi divennero noti un tutto il paese. Il comando Supremo

aveva tolto il suo divieto alla divulgazione dei nomi dei vincitori dei combattimenti aerei, e la stampa costruiva la fama degli assi, come già succedeva nelle altre nazioni.

Gli avvenimenti del 10 maggio furono commentati da Scaroni quindici anni dopo: *«Quella giornata poco mancò gli riuscisse fatale: dalle nove e cinquanta alle dieci e trenta, ben due volte egli era stato sorpreso in pieno, e la sua buona stella lo aveva salvato. Dopo tanta esperienza, dopo così eloquenti esempi, ancor oggi si discute a lungo sulla possibilità o meno di poter sorprendere facilmente nel combattimento aereo. L'asso degli assi tedeschi, Richthofen, che aveva già distrutto ben ottanta apparecchi alleati, veniva a sua volta abbattuto di sorpresa, senza che i suoi compagni di pattuglia se ne accorgessero; Dorme, valorosissimo asso francese, veniva abbattuto senza che Deullin, altro splendido cacciatore, che lo accompagnava, se ne accorgesse; e il tenente Bozon-Verduras, che accompagnava il grande Guynemer, non si accorse neppure che un caccia tedesco aveva attaccato questi di sorpresa, e l'aveva abbattuto. E ciò per non ricordare che i grandi assi. E' bene che tutti si convincano che nulla è più facile che la sorpresa in aria, benché non ci siano fossi, boschi, argini o altri ostacoli naturali per preparare un agguato.»*

Il 13 maggio Baracca volò con Ruffo e attaccò tre aerei austriaci, il duello fu breve, un pilota fu ucciso immediatamente, l'osservatore cadde dall'aereo che cadde in territorio italiano. Il Fw. Julius Busa e l'Oblt. Hermann Grössler erano l'equipaggio del Brandenburg 129.20 del FlugGeschwader 1. Una settimana dopo l'asso abbatté quella che riteneva la sua dodicesima vittoria. Mentre la battaglia infuriava sul Monte Santo, Baracca si unì a Piccio che aveva appena abbattuto un nemico e attaccò un Brandenburg su Plava, dandolo alle fiamme con 50 pallottole incendiarie.

«Essi adoperano le palle incendiarie, perché hanno bruciato giorni sono l'aereo di Ruffo, ed ora le usiamo noi pure con buon risultato.»

Era il 20 maggio, e la vittima era il Brandenburg 229.10 della Flik 12 il cui equipaggio, Zgsf. Ludwig Ferschl e Leut. Eugen Csutka, rimase ucciso. Questo è il rapporto di combattimento di Baracca:

«Partito in crociera alle ore 9 giungevo sulle nostre linee al Vodice sui 2400 metri di quota e incrociavo, fra Gorizia e il Sabotino a tale quota, non potendo salire oltre le nubi. Circa alle ore 9,30 mentre percorrevo le linee da Monte Santo verso Plava vedevo due nostri "Spad" inseguire due "Albatros" scesi sui 1500 metri circa. Vidi pure un altro nemico da caccia e altri apparecchi che bene non distinti in direzione dell'altipiano di Bainsizza. Uno degli "Albatros" attaccato da presso da uno Spad lo vidi precipitare, ma non lo seguii nella caduta poiché davanti a me un altro nemico a distanza si dirigeva dal Jelinek su Monte Corada. Lo attaccai circa su Globna a 2200 metri di quota: gli scaricai la mitragliatrice con palle incendiarie sul piano destro e continuando a sparare gli giunsi dietro a 30 metri, quando vidi le fiamme levarsi a bordo, in due punti, dietro le spalle del pilota e di fianco all'osservatore che ancora faceva fuoco, e un istante dopo, l'"Albatros" precipitava in fiamme lasciandosi dietro una colonna di fumo. Caduto a terra al sommo della quota 363 ad est di Plava vidi una gran fiamma levarsi ed una colonna di fumo nero che continuò per circa ¼ d'ora. »

Il giorno dopo l'asso ebbe un lungo combattimento con tre caccia, due KD e un altro monoposto, senza risultati. Il 23 maggio prese parte a una missione di Caproni sul fronte dell'Isonzo e alla conseguente battaglia aerea, nella quale i caccia austriaci rivendicarono due Caproni (dei quali uno fu costretto a un atterraggio forzato, un altro fu danneggiato) ma non poté arrivare alla vittoria, per l'inceppamento dell'arma. Anche un pilota esperto qualche volta poteva sbagliare. Ecco il suo rapporto di volo del 25 maggio:

«Sono partito alle ore 7,15 verso Gorizia; circa alle 7,45 vedevo da 4000 metri due velivoli nemici "Albatros" che prendevano quota verso le nostre linee; uno di essi entrò dal Vodice verso il Sabotino sui 3400 circa. Discesi a spirale su di esso attaccandolo da solo e in discesa, ma per la grande velocità acquistata e non avendo giustamente apprezzato la distanza non potei sparare che una ventina di colpi dopo i quali dovetti cessare il fuoco e gettarmi da un lato per non investire il nemico dal quale passai ad una ventina di metri, vedendo mitragliatrice e osservatore che sorpreso non faceva fuoco. L'"Albatros" si sottrasse cambiando rotta e picchiando nelle sue linee. Circa alle 8,30 da 4000 metri vidi un "Nieuport" 80 hp attaccare un "Albatros" sui 3000 metri ed obbligarlo a discendere con una scarica: non ebbi il tempo di concorrere al combattimento, seguii l'"Albatros" che vidi allontanarsi verso Aidussina.»

Quella vista da Baracca era la quarta vittoria di Baracchini a danni del Brandenburg 129.38 del FIG.1.

Il 3 giugno vi fu un'altra vittoria nelle stesse circostanze, un attacco solitario contro una formazione di bombardieri Br.C.1 del FIG.1. La tecnica di Baracca a questo punto era ben definita; avvicinarsi rapidamente al nemico, a brevissima distanza, venti metri, e abatterlo con una sola raffica. Si rese conto che i nemici erano morti (Zgsf. Johann Rotter e Oblt. Max Bednarzik sul Br.C.1 129.51) ma limitò il suo sentimento di compassione, rendendosi conto del sacrificio delle fanterie italiane sulle rocce del Carso.

Nella prima settimana di giugno Baracca, che aveva assunto il comando della 91^a Squadriglia, si spostò col reparto ad Istrana, per sostenere la tremenda offensiva dell'Ortigara. Rimase per un intero mese sul fronte del Trentino, ma senza conseguire vittorie, anche se danneggiò un aereo nemico l'8 giugno.

Il 7 luglio 1917 tornava ad Udine, e al suo primo volo ebbe una nuova vittoria. Verso sera scorse due ricognitori nemici sul monte Faiti, li attaccò da breve distanza e ne colpì uno che scese in vite a tutta velocità, fino a quando perse le ali in volo. La vittima era il Brandenburg 129.68 della Flik 46, col pilota Fw. Sigmund Duschek e l'Oblt. Andor Bózo von Dinyeberki et Agod. Tornato alla base, Baracca affidò il suo Spad ai meccanici, ma una scintilla diede fuoco ai vapori di benzina e l'aereo fu distrutto dalle fiamme.

Erano ormai due anni che Baracca era al fronte. La sua quindicesima vittoria, il 31 luglio, fu di nuovo a spese di un aereo della Flik 46, il Br.C.1 69.93 dello Zgsf. Julius Klausz e dell'Oblt. Erich Bock. L'aereo prese fuoco in rìa e l'osservatore saltò dall'abitacolo.

«Arrivai sul luogo della caduta un'ora dopo fra una gran folla di ufficiali e di soldati. Il tenente osservatore fu trovato un chilometro circa lontano dall'apparecchio. Avevano gettato bombe su un accampamento di granatieri: una di esse aveva colpito l'auto di un colonnello che passava su una strada vicina, senza ferirli. Le pallottole con scia luminosa che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso, ed è un fatto molto impressionante veder bruciare un aeroplano a tremila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto come sempre accade e sto pensando di non adoperarle più perché è già il terzo cui faccio afre questa fine. Ma quelle pallottole sono di grande utilità per correggere la mira perché si vede dove si colpisce, ed essi pure, gli austriaci, le adoperano. Quello di ieri era uno dei 20 aeroplani che gettarono bombe sulle nostre linee.»

Questo è il combattimento, nel suo rapporto.

«Partito in seguito a notizia d'incursione aerea nemica dal Corada sono giunto su Gorizia quando già una squadriglia nemica era rientrata nelle linee. Dopo aver incrociato a 3000 metri scendevo quando da 28'00 metri avvistavo colpi antiaerei verso il Vodice e un velivolo nemico assai più alto che entrava nelle nostre linee diretto verso s. Martino. Feci quota rapidamente non perdendo mai di vista il nemico e girandolo dietro; il nemico piegò quindi verso sud-est dirigendosi verso S. Floriano. Un "Nieuport" 110 HP lo inseguiva a distanza; durante l'inseguimento, raggiunti i 3600 metri, quota del nemico, che incominciava a scendere con leggera inclinazione a tutto motore, sorpassai il "Nieuport" a 20 metri d'intervallo scendendo io pure a pieno gas e lasciando dietro il nostro apparecchio quando l'"Albatros" trovavasi da 5 cinque a 600 metri di distanza. Avvicinandomi al nemico questo apriva il fuoco e per die volte picchiò a pieno motore per aumentare la velocità, riprendendo poi la linea di volo, facendo fuoco, ma io parai a tale manovra la seconda volta, picchiando lo "Spad" quasi verticalmente e portandomi sotto e dietro il nemico cosicché mi trovai a circa 30 metri di distanza dietro la coda dell'"Albatros" leggermente inclinato in discesa e quasi bersaglio fisso; puntai istantaneamente ed esattamente e dopo 6 colpi circa che vidi entrare con la scia luminosa entro la filossera, vidi uscire fumo e fiamme e interruppi subito il fuoco, mente l'apparecchio incominciava una discesa precipitosa che si mutò in caduta mentre le fiamme lo avvolgevano interamente, facendolo precipitare a nord-est di Peuma. L'attacco avvenne su Oslavia alle ore 6,30 circa. Scesi a bassa quota sul luogo della caduta, quindi presi terra al campo di Borgnano recandomi subito sul luogo dell'abbattimento. »

Il 3 agosto Baracca, insieme a Baracchini, attaccò un aereo nemico ben dentro le linee austriache, lo inseguì e lo costrinse a prender terra nella valle del fiume Sava. Questa vittoria non trova conferma nelle fonti austriache, ma risulta che Baracchini abbia fotografato l'aereo al suolo. Il 6 agosto Baracca attaccava due Brandenburg su Tolmino, ma questi riuscirono a sfuggirgli con abili manovre, non prima di avergli piazzato un proiettile nei piani di coda.

A metà agosto del 1917 si svolse l'Undicesima battaglia dell'Isonzo. Lo sforzo italiano fu enorme, e fino a 200 aerei furono in azione in un solo giorno. L'altipiano della Bainsizza fu conquistato, ma l'offensiva non portò ad altro, un tremendo massacro che lasciò salde le difese austriache. Gli italiani ebbero il dominio del cielo, e i piloti della 91ª Squadriglia poterono dedicarsi ai mitragliamenti a terra. Il 19 agosto Baracca incontrò un biposto scortato da un caccia e lo abbatté con la sua consueta tattica.

«Partito per scorta Caproni passai le linee a 2400 metri fra fuoco intenso di artiglieria antiaerea. Finita l'azione di bombardamento scesi verso Castagnevizza a 500 metri dal terreno sparando a varie riprese colla mitragliatrice sulle linee ad est di Castagnevizza e a sud di Selo. Risalito in quota avvistai a 2500 metri un caccia nemico ed un "Albatros". L'"Albatros" da Duino volgeva verso l'Hermada e puntava sulle nostre linee fra Oppachiasella e Castagnevizza. L'incrociai a 2400 metri alle 7,25 circa sopra Selo; con una manovra rapidissima a destra planai sopra portandomi dietro di esso. Il nemico fece fuoco rapidissimo, virò ad est e quindi di nuovo a nord. A 50 metri cabrando forte l'apparecchio, gli feci una scarica dietro e dopo circa 50 colpi vedevo le fiamme uscire dalla fusoliera. L'"Albatros" picchiò incendiato; a 200 metri sotto di me le ali si sfasciarono completamente andando in molteplici pezzi. La fusoliera in fiamme precipitò ad 1 chilometro a nord di Selo.»

La sua vittima era ancora una volta un Brandenburg della Flik 35, il 229.23 pilotato dal Korp. Engelbert Gerlich e con l'osservatore Leut. Raimund Wania. L'asso Brumowski rivendicò un Nieuport sulla vicina Chiapovano, che è confermato dalle note di Baracca ma di cui non si trova traccia negli archivi italiani.

Il 20 agosto Baracca scortò nuovamente una missione di Caproni, poi attaccò un Brandenburg solitario su

Voiscizza.

«Virai a sinistra attaccandolo sul fianco sinistro con una prima raffica: Il nemico virò con volte assai strette facendo fuoco ad intervallo; feci altre raffiche ma mi riusciva difficile il puntamento; l' "Albatros" picchiava e virava continuamente; mi trovai un istante dietro e sotto la fusoliera, ma non potei aprire il fuoco per non investire il nemico; passai 20 metri circa di fianco; vidi il pilota, non vidi l'osservatore che deve essere rimasto ferito; la mitragliatrice era abbandonata ed un lungo nastro pendeva fuori dalla fusoliera. Eravamo a 1200 metri quando il nemico picchiò forte e non potei più attaccarlo; discese assai basso e si allontanò verso Reifenberg. »

Il 28 agosto 1917 Baracca scorta un raid di Caproni su batterie nemiche a Panovizza. Vede un gruppo di caccia nemici in lontananza, e li vede attaccare e abbattere un Savoia Pomilio. Cerca di raggiungerli, ma è troppo tardi. Era sfuggita a Baracca l'occasione di battersi con Brumowski che, ai comandi del KD 28.69, aveva appena abbattuto l'S.P.3 4651 della 22ª Squadriglia, uccidendo il sergente Ernesti e il tenente Piacentino.

«La squadriglia nemica subito si era allontanata e la vidi poi in distanza verso Ternova. Giunse l'ultimo gruppo di Caproni e vidi molte bombe scoppiare in mezzo al prato del Campo di Aisovizza.»

Il 1 settembre 1917 mentre la battaglia era ancora in corso sul monte San Gabriele, nella fase finale dell'11a offensiva, Baracca incrociava con tutto il suo reparto mente una formazione di otto bombardieri del Flik 101/G era in azione sull'altipiano della Bainsizza. Mentre gli austriaci si allontanavano, Baracca vide un ritardatario, lasciò la sua formazione e lo attaccò.

«Uno di essi piegò alquanto verso Gargaro; di fianco, più alto, un caccia nemico prendeva la direzione di Bainsizza. Attaccai il primo di essi che mi parve un Brandenburg a quota di 2400 metri. Alle ore 19,40 circa su Gargaro. Feci una prima raffica di una trentina di colpi a 100 metri sul fianco destro; mi trovai quindi dietro e con una forte picchiata mi abbassai poiché il nemico faceva fuoco; aprii di nuovo il fuoco a 100 metri e dopo poco il nemico incominciava a discendere; continuai il fuoco seguendolo a 50 metri di distanza dietro finché non lo vidi sparire a picco, gravemente colpito sotto le ali dal mio apparecchio. Lo vidi di nuovo scendere rapidamente con strette spirali; mi abbassai fino a 1200 metri e seguii la sua discesa quasi fino a terra, perdendolo di vista, sotto le ali del mio apparecchio, nei boschi di quota 664 nord-est di Zagorie, dove l' "Albatros" deve essere precipitato. Data l'ora tarda la visibilità era scarsa; il caccia nemico lì presso ritengo non abbia veduto il mio attacco, i nostri caccia che incrociavano su Gorizia credo non abbiano veduta la Squadriglia nemica perché erano spostati troppo a sud ed a quota troppo alta; riesce infatti difficile avvistare velivoli in volo all'alba e al tramonto trovandosi a quota più elevata.»

Potrebbe essere il Brandenburg 69.10, il cui pilota Fw. Rudolf Nölscher fu ferito e l'osservatore Leut. Odilo von Khuepach zu Ried, Zimmerlehen und Halsburg cadde dall'apparecchio, ma è strano che Baracca non abbia notato questo particolare, e forse la vittima potrebbe essere un altro aereo della formazione, il 229.43 dello Zgsf. Trnka, che risulta abbattuto da uno Spad senza perdite umane. Nella sua lettera l'asso notava:

«Continua ininterrotta la battaglia; gli austriaci sono poco attivi in aria, hanno ricevuto nuovi aeroplani da caccia che abbiamo già incontrato e respinto. La nostra vittoria si delinea sempre più grande, fu una vera disfatta per gli austriaci, ma non si può avanzare oltre al centro perché le ali a Tolmino e sui monti sopra Gorizia tengono. Si è fatto un enorme bottino di viveri e materiali di guerra. L'offensiva credo continuerà a lungo. Con ciò la guerra non terminerà certo adesso, ma si crede in generale che proseguirà ancora a lungo. Sono sempre occupatissimo ed oppresso da intenso lavoro: mi auguro presto l'inverno per avere un po' di tregua.»

Il 6 settembre, di prima mattina Baracca ebbe un combattimento sul Sabotino, che descrive come bellissimo. Lui e Sabelli attaccarono un Brandenburg.

«Il 6 alle 6,30 del pomeriggio ho avuto un bellissimo scontro a 1500 metri, sul Monte Sabotino, insieme con un pilota della nostra squadriglia, il tenente Sabelli e l' "Albatros" che lanciava bombe è precipitato a picco per 500 metri poi si è ripreso e passando le sue linee ha atterrato al di là a poca distanza; il nemico ha fatto, con la mitragliatrice posteriore, un fuoco d'inferno con palle fumigene luminose, ma senza colpirci. Abbiamo manovrato molto bene, se non ché tale era l'impeto col quale si attaccava a 30 metri dal nemico che ci siamo disturbati l'uno con l'altro per la preoccupazione di urtarci io e il Sabelli che ho proposto per la medaglia d'argento. Così ho raggiunto il 19°, ora sono impegnato per il 20° che spero sia presto se la fortuna mi aiuterà. »

La vittima era il Br.C.1 129.50 della Flik 34, il pilota Zgsf. Stefan Morth fu ferito e l'osservatore Oblt. Béla Gerey morì. Nel rapporto di combattimento Baracca aggiunge:

«L' "Albatros" aveva un colore giallo scuro che si confondeva col terreno ed aveva l'impennaggio dipinto in rosso. »

Il 15 settembre Baracca ebbe un duello con un caccia ma la sua arma si inceppò. In quel periodo provò lo SVA, del quale due esemplari erano stati consegnati alla squadriglia, ma lo ritenne inadatto a fungere da apparecchio da caccia, per alcuni difetti di progettazione e per la scarsa manovrabilità, come riferì in un dettagliato rapporto tecnico datato 16 settembre.

Il 23 settembre attaccò da solo una sezione di quattro caccia su Lokve, ma la sua preda iniziale gli sfuggì, e poi furono gli altri caccia ad attaccare lui. Baracca se ne levò facilmente, ma questo evento corrisponde ad una rivendicazione di uno Spad abbattuto da parte degli assi austriaci Udvardy e Strohschneider della Flik 42/J in quella zona (che però parlarono di coccarde francesi). Un altro duello con un caccia ebbe luogo il 29 settembre.

«partito in caccia alle ore 17,35 circa, volando sul S. Marco a 4000 metri avvistai velivoli nemici; scesi sui 3000 metri ed attaccai sul S. Gabriele un caccia nemico sparandogli di fianco e a sinistra, il nemico picchiò in spirale dandomi il tempo di tirargli una ventina di colpi a 50 metri di distanza e continuai a planare verso altri apparecchi che vedevo verso Bainsizza, ma fui subito assalito dallo stesso caccia dall'alto; scesi in spirale di qualche centinaio di metri; il nemico facendo fuoco mi passò assai presso e scese sotto il mio velivolo. Lo attaccai di nuovo dall'alto e il caccia nemico continuò a scendere verso Ternova attaccato a un altro "Spad" e più lungi da un "Nieuport" 80 HP sopravvenuto. Persi di vista il caccia nemico verso Ternova sotto i 1000 metri.»

A questo punto Baracca, che era stato promosso maggiore per merito di guerra, mostrava delle preoccupazioni, aumentate dal dolore per la morte di Olivari.

«Sto pensando di venire un paio di giorni a Lugo, ma prima mi occorre il 20° senza del quale non mi muoverò di qua. Gli austriaci hanno ricevuto nuovi apparecchi da caccia; vengono essi pure in gran numero e non è più facile attaccarli; anche i loro piloti da caccia si fanno più audaci, però non accettano il combattimento con noi, ma si limitano ad attaccare quegli apparecchi nostri che sono meno ben armati. »

Dopo un settembre movimentato, le attività di volo in ottobre furono ostacolate dalle condizioni meteorologiche, che protessero dalla ricognizione italiana il rafforzamento degli austriaci e l'arrivo delle divisioni tedesche in preparazione di un'offensiva degli Imperi centrali. Poi, improvvisamente, Baracca trovò i tedeschi nel cielo. Il giorno fu il 22 ottobre (ma è riportato il 21 ottobre nelle note dell'asso, che furono poi usate per tutti i resoconti successivi. Tuttavia il diario della Squadriglia dimostra che il 21 ottobre non vi fu alcuna attività di volo, e che i combattimenti ebbero luogo il 22). Baracca, che per la prima volta volava con uno Spad 13 da 200 hp con due mitragliatrici, era in missione di caccia libera sul Monte Nero quando fu attaccato da cinque caccia nemici, Albatros D.III con l'apparecchio del capo formazione dipinto di rosso. Si liberò mettendo in vite il suo Spad. Continuando il volo, vide due veloci biposti di nuovo modello sulla Bainsizza, ne attaccò uno che cadde immediatamente entro le linee italiane. Il secondo biposto, identificato da Baracca come un Aviatik, si volse contro di lui attaccando, ma anche questo fu rapidamente abbattuto, e cadde sulle linee italiane prendendo fuoco.

«I due aviatori rimasero uccisi. I due altri aviatori del primo apparecchio, due sottotenenti tedeschi, erano pure morti, il pilota con 11 ferite di mitragliatrice; ho potuto avere il timone di quell'apparecchio (colore verde scuro), la fotografia è andata perduta nella ritirata e rimasta di là del Tagliamento; fu una vittoria superba e un trionfo per me. »

Le due vittime possono essere identificate come DFW C.5 del Flieger Abteilung 14, con gli equipaggi di Zimmermann e Fischer, e Guttler e Hansberg.

All'alba del 24 ottobre 1917 i tedeschi iniziarono l'attacco a Caporetto, nel settore della provatissima 2a Armata. Il cannoneggiamento iniziale interruppe i collegamenti, l'artiglieria italiana non rispose al fuoco che troppo tardi e l'Armata, il cui comandante non si era attenuto all'ordine di prepararsi per la difensiva, andò in pezzi, mettendo in crisi l'intero fronte. Non ci si rese conto della gravità della situazione fino a sera, quando era troppo tardi. L'offensiva austro-tedesca fu così rapida che l'intero fronte italiano si frantumò, abbandonando prima la linea dell'Isonzo, poi quella del Tagliamento.

Il tempo fu pessimo il 24 ottobre, ma il giorno dopo, tornato il sereno, tutta l'aviazione italiana fu gettata nella battaglia per fermare l'avanzata nemica. La 91ª Squadriglia ebbe cinque combattimenti coi tedeschi, abbattendone cinque e subendo la perdita di due piloti uccisi, i tenenti Sabelli e Ferreri. Baracca abbatté un "Albatros" austriaco (vale a dire un Brandenburg) su San Marco nella tarda mattinata, insieme al ten. Col. Piccio. Era forse il 29.63 della Flik 19, su cui morirono il Feldwebel Anton Lambert e il Leut. Jan Pappius anche se le ore, dai dati italiani e austriaci, non corrispondono, dato che un rapporto della 2a k.u.k. Isonzoarmee segna la perdita alle 14 e 30. In un successivo combattimento Baracca attaccò un biposto tedesco che gli sfuggì, e danneggiò seriamente il suo Spad col fuoco di bordo.

«Il 26 altra giornata di trionfi: partii in pattuglia col tenente Parvis che mi proteggeva alle spalle. Alle 11,15 attaccai un "Aviatik" tedesco a nord di Cividale, e dopo difficile combattimento il nemico finì in fiamme a S. Lucia di Tolmino; a mezzogiorno altro scontro a nord di Cividale; il tedesco manovrava con grande maestria e faceva fuoco molto ben mirato. Sentii due volte il mio "Spad" colpito, mi trovai più volte a mal partito, poi nell'ultimo attacco a 3000 metri vidi una fiamma svilupparsi a bordo e il tedesco cominciò a scendere ardendo e dopo qualche secondo l'"Aviatik" precipitava avvolto da una fiamma rossa impressionante e toccava terra al di qua delle nostre linee, presso Matajur; ancora nostro il 26. Questa è la mia 24ª vittoria.

Pochi minuti dopo il mio motore cessava di funzionare completamente e dovevo prender terra in un prato presso Cividale. Avevo un montante dello Spad spezzato, il serbatoio della benzina forato da parte a parte, fortunatamente non da una palla incendiaria, il motore colpito da una palla e guastato, l'elica colpita, le ali

colpite. L'apparecchio rimase là e volsi a piedi a Cividale dove dovetti assistere alla disastrosa ritirata delle nostre truppe. Aeroplani tedeschi ogni mezz'ora volavano sulla città; alle 13 vidi uno scontro aereo fra uno "Spad" della mia squadriglia e un tedesco, il tedesco precipitò abbattuto vicino a Cividale, seppi poi che era Costantini della mia squadriglia il vincitore (2^a vittoria).»

Questa volta Baracca volava di nuovo su uno Spad 7 da 140 hp con una sola arma.

Nel pomeriggio del 27 ottobre la 91^a Squadriglia ricevette l'ordine di abbandonare il suo campo, Santa Caterina. Gli austriaci si stavano avvicinando ad Udine, la sede del Comando Supremo. Gli Spad decollarono la mattina del giorno successivo, sotto una pioggia fitta. Baracca rimase solo: vedendo uno squadrone di cavalleria posto a protezione del campo, fu tentato di unirsi a loro per una carica finale contro il nemico.

«Al mattino del 28 gli austriaci erano alle porte di Udine; feci partire tutta la mia squadriglia in volo in mezzo a una burrasca d'acqua con le nubi a 100 metri ed un vento furioso. Tutti i campi di aviazione di Campofornido ardevano, nubi altissime di fumo, i magazzini di Udine ardevano, tutto era in fiamme. Avevo uno squadrone del Genova Cavalleria che difendeva il mio campo, rimasi ultimo a partire incerto se abbandonare il mio apparecchio o montare a cavallo per caricare gli austriaci.»

Invece, diede fuoco agli hangar e agli aerei che non era stato possibile mettere in salvo: quattro Spad 7, due SVA, un Nieuport 17 e il Brandenburg 61.57, la sua vittima del 7 aprile 1916, poi decollò triste e amareggiato.

La squadriglia si spostò al campo di La Comina, poi il 31 ottobre ad Arcade, presso Treviso, oltre il Piave che diventava la linea di difesa dell'Esercito italiano. Il giorno dopo la squadriglia si spostò a Padova, che diventava la nuova sede del Comando Supremo. Baracca, impegnato ad organizzare il suo reparto, che aveva ricevuto molti nuovi piloti, compresi i futuri assi Novelli e Magistrini, non tornò al combattimento che il 6 novembre,

Quel giorno, secondo il diario del reparto, Baracca col tenente Parvis trovò due caccia Berg su Portogruaro, e dopo un lungo combattimento ne abbatté uno presso Fossalta (sei paesi nella zona portano questo nome, di cui uno vicino a Portogruaro). Il rapporto di Baracca è accurato:

«Dopo essermi riposato qualche tempo, riposato per modo di dire cioè senza volare, partii il mattino del 6 per le linee col tenente Parvis dietro di me. Il tempo era buono abbastanza, io ero in vena di spazzare il cielo: troviamo due caccia nemici su Portogruaro alle 10, io ne attaccai uno, Parvis l'altro; quello di Parvis dopo breve lotta fugge per Latisana, il mio, impressionato dal mio attacco, continua a sfuggirmi abbassandosi in spirale; facendo brevi raffiche di fuoco arriviamo a 50 metri sugli alberi, io sempre dietro incalzandolo da vicino con gran furia, finché il nemico si pianta per terra fracassando l'apparecchio. Fu una delle mie caccie più belle: il pilota cacciatore austriaco non uscì fuori dall'apparecchio, perciò sarà rimasto ucciso o gravemente ferito.»

In effetti la vittima di Baracca fu l'Oberleutnant Rudolf Szepessy-Sokoll, della Flik 41/J, un asso austriaco con cinque vittorie che fu ferito mortalmente e portò a terra il suo Albatros D.III (Oef) 153.46 per un atterraggio forzato in terra di nessuno, che fu presto conquistata dal nemico in avanzata. Il secondo avversario di Baracca, quello che gli sfuggì, era il Feldwebel Radames Iskra, anch'egli della Flik 41/J, a bordo dell'Albatros 153.08, che in qualche modo atterrò oltre le linee italiane, nonostante il fatto che a Parvis non sembrasse di averlo colpito, e fu fatto prigioniero. E' tipico dello stile di Baracca che non rivendicò la sua partecipazione ad entrambe le vittorie, come altri avrebbero fatto al suo posto. Questa vittoria è erroneamente datata al 4 novembre nella lista ufficiale delle vittorie di Baracca e sul basamento di marmo del suo monumento a Lugo.

Iskra, che sosteneva di essere alla sua prima missione in Italia (in realtà volava con la Flik 41 fin da giugno, e il 14 settembre aveva rivendicato una vittoria contro uno Spad) si presentò come disertore e diede un sacco di informazioni utili ai suoi interrogatori, comprese degli acidi e non certo attendibili commenti sulle gelosie professionali fra gli assi austriaci.

Mezz'ora dopo Baracca e Parvis incontrarono due biposti tedeschi su Conegliano, scortati da due caccia che subito si allontanarono. Il primo biposto rispose al fuoco e fuggì, il secondo fu attaccato da presso e abbattuto.

«Scendo ad Arcade e subito in auto mi reco al luogo, trovo l'apparecchio nuovissimo, prendo due mitragliatrici ed altri oggetti; gli aviatori di Berlino, uno morto, l'altro ferito gravemente, ora sarà già morto. L'"Aviatik" viene incendiato dalla cavalleria perché mancano i mezzi per trasportarlo.»

Era un DFW C.5 del Fl.Abt.(A) 19, con equipaggio di Binder e Schroeder. I due cacciatori italiani passarono la notte ad Arcade e il giorno dopo, 7 novembre, decollarono mentre la battaglia era in corso. Per prima cosa attaccarono tre caccia nemici che stavano duellando con un Nieuport italiano, e li misero in fuga, poi scovarono un tedesco solitario ad alta quota su Conegliano. Il biposto tedesco si difese efficacemente.

«S'accorge del nostro attacco, vira indietro e mi viene contro; con rapida manovra l'attacco a sinistra, si difende assai bene, è un "Aviatik" germanico, 170 km. Circa di velocità e molto bene armato. Lo attacca Parvis, poi di nuovo io a 100 metri; dopo 150 colpi è colpito e viene giù, l'inseguo sparando fino a terra in un prato, poi scendo ad Arcade. Di nuovo l'auto e partiamo per recuperare l'apparecchio. Era vicino ad Orsago. Gli austriaci erano ad un chilometro: vogliamo arrivare ad ogni costo a prenderlo, sentiamo le mitragliatrici, squadroni di cavalleria passavano al galoppo. Troviamo l'"Aviatik", bellissimo, morti i due tedeschi, prendiamo le mitragliatrici, il timone, le croci nere, poi fuoco alla benzina e via. L'apparecchio è distrutto dalle fiamme col suo motore Benz 220 HP. Così ho abbattuto il 27° e Parvis il suo 7°.»

Secondo un rapporto della Croce Rossa, l'aereo era il DFW 3955/17 e il suo equipaggio era il Gefreiter Wilhelm Appelt, ferito, e il Leut. Paul Wilkening, ucciso.

Le operazioni furono limitate dal cattivo tempo nei giorni successivi. Il 15 novembre Baracca ebbe quello che descrisse come "un combattimento tragico e spaventoso". Era in pattuglia col ten. Parvis, a bordo di uno Spad 13, quando scorse un ricognitore tedesco ad alta quota su Istrana, e lo attaccò a corta distanza.

«Si difese bene, ma dopo un 120 colpi vidi fiamme a bordo, e incominciò a scendere, vidi l'aeroplano avvolto dalle fiamme a 4000 metri, gli aviatori si gettarono fuori e l'"Aviatik" precipitò vicino al campo di aviazione di Istrana (Treviso). Scesi subito e dopo pochi minuti ero sul luogo. Gli aviatori tedeschi erano due tenenti di aspetto molto distinto, uno di essi aveva un anello d'oro, la fede matrimoniale e un bel ritratto di donna in un astuccio di pelle; aveva la croce di ferro, decorazione di guerra tedesca. Conservo dell'apparecchio le due mitragliatrici, i tubi del timone bruciato, la macchina fotografica.»

Le vittime erano il Leut. Alfred Müller e il Lieut. Erich Pencer del Fl.Abt. 14, ma stranamente la Croce Rossa riferisce di una terza vittima di quella caduta, Feldwebel Wilhelm Noss. Baracca commentò:

«Vi è poca attività da qualche giorno, parto spesso guidando forti pattuglie di 4 e 5 piloti e percorriamo le linee: guai a chi ci capita in mezzo! C'è dall'altra parte la pattuglia del capitano Brumowski che ha abbattuto 22 nostri aeroplani, vola su un "Albatros" da caccia a due mitragliatrici, tutto rosso, ma non c'incontriamo mai.»

Il 23 novembre la 91^a Squadriglia ebbe molti combattimenti, perse due Spad senza vittime fra i piloti, Parvis e Piccio, e rivendicò tre vittorie. Una di queste spettava a Baracca, che nel pomeriggio abbatté un caccia presso Falzè di Piave.

«La lotta fu emozionantissima da 3500 metri finì a 500 metri da terra fra un alternarsi di colpi di mitragliatrice e di acrobatismi per sfuggire ai colpi, finalmente il nemico planò dentro il Piave vicino alla nostra riva, su una secca e l'apparecchio si rovesciò là sopra. Lo seguii fino a 100 metri, poi risalii perché sentivo le mitragliatrici dalla riva opposta; il pilota tedesco che portava al collo una sciarpa di seta nera, forse ferito incendiò l'apparecchio e mi riferirono poi che riuscì a fuggire ed a nascondersi. L'apparecchio era un "Albatros D III" da caccia a due mitragliatrici, il migliore apparecchio da caccia germanico. Fu la mia 29^a e la 3^a di Novelli.»

Il diario di squadriglia riferisce che il pilota tedesco fu trovato morto nell'abitacolo: era il Feldwebel Überschar della Jasta 39. Questo fu l'ultimo degli otto apparecchi tedeschi abbattuti da Baracca,

Il 30 novembre l'asso, insieme al ten.col. Piccio, attaccò un drachen che si librava su Oderzo, ma nonostante ripetuti attacchi con pallottole incendiarie, il pallone rifiutò di incendiarsi, e fu tirato a terra, dopo che i due osservatori erano saltati col paracadute. Non fu presentata rivendicazione di vittoria.

Il fronte del Piave era ora stabile. L'ultimo attacco austriaco avvenne all'inizio di dicembre 1917 sull'altipiano di Asiago, ma fu fermato dopo i primi successi iniziali. Il 7 dicembre gli aerei della 91^a Squadriglia si spostarono da Padova a Nove di Bassano per rinforzare il settore di Asiago, e effettuarono tre pattugliamenti. Nel secondo di questi Baracca volava col ten. Novelli e l'aspirante Olivero. Vide scoppi di contraerea e scorse un biposto austriaco.

«Il mio volava sull'altipiano di Asiago; vidi dapprima gran quantità di colpi antiaerei nostri, bassi, planai giù cercando il nemico e non lo vedevo ancora. Me ne accorsi quando gli fui sopra, soltanto a 400 metri; aveva le ali tinte di nero e soltanto parte della fusoliera in giallo, perciò si confondeva col colore dei boschi sottostanti. Era un "Albatros" austriaco. Impegnai combattimento a 2600 metri di quota, poco più di metri 600 da terra; dopo un vivo fuoco di mitragliatrici che ci scambiammo, l'osservatore dovette rimanere colpito perché non sparò più; e poi con tre colpi ancora ben centrati mandai l'apparecchio in fiamme. Fu una visione veramente lugubre veder cadere quell'apparecchio tutto nero con la fusoliera gialla e le fiamme dietro nel bosco di monte Kaberlaba.»

La sua vittima era il Brandenburg C.1 29.20 della Flik 45, equipaggio Fw. Hermann Schütze e Leut. Hermann Mehrfurt. Nel pomeriggio Baracca trovò un altro biposto, ma non riuscì a raggiungerlo. Dopo questa vittoria, gli fu conferita la medaglia d'Oro al valor militare.

«I cacciatori inglesi e francesi sono anch'essi meravigliosi: tre di essi, capitani, sono caduti in combattimento. Vengono ai miei ordini dei piloti inglesi che formeranno un'altra squadriglia da caccia insieme con la mia e coi loro apparecchi veloci e bene armati, me ne farò dare uno. Aspetto io pure dalla Francia gli "Spad" 200 HP a due mitragliatrici. Vediamo molti ufficiali americani che sono pieni di entusiasmo e non vedono il momento di entrare essi pure in battaglia e disposti a fare la guerra anni e anni con la certezza della vittoria, e così pure pensano gli inglesi che verranno a sostituire nelle trincee i francesi e noi che abbiamo sostenuto fino ad ora il peso maggiore. Abbiamo di nuovo completamente la supremazia aerea ed ogni aeroplano nemico che si presenta sulle linee è abbattuto o da noi o dagli alleati. Ora anche se i tedeschi riuscissero a venire avanti, il terreno sarà conteso palmo a palmo e non si farà più la ritirata all'Adige.»

Il 13 dicembre, giorno sfortunato, Baracca volò in due missioni, in entrambe incontrò il nemico che ogni volta gli sfuggì. La motivazione della sua medaglia d'oro era esaltante:

«Primo pilota da caccia d'Italia, indiscusso campione di abilità e di coraggio, sublime conferma delle virtù italiane di slancio e audacia, temperate in sessantatré combattimenti, ha già abbattuto trenta apparecchi nemici, undici di loro nel corso delle recenti operazioni. Negli ultimi combattimenti è tornato due volte col suo

aeroplano gravemente colpito e danneggiato da colpi di mitragliatrice.»

Mentre il fronte si era stabilizzato, col cadere dell'inverno Baracca finalmente ebbe un periodo di riposo. Il giorno di Natale 1917 fu mandato a Torino, insieme al col. Piccio e al cap. Ruffo, per provare i nuovi modelli di caccia, lasciando il comando del reparto al cap. Costantini. Visitò le fabbriche di aeroplani di Torino e collaudò il nuovo caccia Ansaldo Balilla, che trovò piuttosto insoddisfacente. Il ritorno avvenne il 24 gennaio 1918.

Baracca, che non volava in azione dal 7 dicembre, tornò al combattimento il 1 febbraio, quando attaccò senza risultato un caccia nemico su Asiago.

«Partito in caccia, trovandomi a Sud di Astigo avvistai un apparecchio avanti a me a quota di 4400 metri cercai tagliargli la ritirata volgendo su Val Stagna, raggiunsi il nemico su Cima Echer. Era un caccia il quale si difese con la manovra, avvitando rapidamente e sfuggendo all'attacco, abbassandosi verso la Marcesina. Non potei inseguirlo causa incaglio della leva del gas.»

Due giorni dopo ebbe un altro duello nella stessa zona, che dovette interrompere per un immediato inceppamento della sua arma. Il 6 febbraio i sovrani d'Italia e del Belgio visitarono la base, e Baracca fu decorato con la Croix de Chevalier de la Couronne dal valoroso re Alberto. Non volò molto in febbraio né in marzo, l'attività era limitata e il tempo era quasi sempre cattivo. Nella notte Padova e il suo aeroporto erano spesso attaccati dai bombardieri tedeschi. Inoltre la squadriglia aveva problemi coi motori Hispano Suiza costruiti in Italia dei suoi Spad. Il 19 marzo Baracca lasciò di nuovo il reparto per andare a Milano, dove gli venne solennemente consegnata la Medaglia d'Oro dal Commissario per l'Aeronautica Eugenio Chiesa nel corso di una manifestazione alla Scala.

Tornò alla sua 91ª Squadriglia che nel frattempo, il 1 aprile, si era spostata da Padova a Quinto di Treviso, e il 3 maggio tornava in azione. Volando col sergente Nardini attaccò due sezioni separate di sei biposti nemici, forse mettendo dei colpi a segno su uno di essi, poi scorse un Brandenburg solitario in ricognizione sulle linee italiane lungo il Piave. Nardini lo attaccò ma dovette desistere per un inceppamento, poi subentrò Baracca. Era un avversario duro, e Baracca dovette attaccarlo tre volte prima di riuscire ad abbatterlo in fiamme, sulle rive dei Piave. La sua vittima era il Br.C.1 369.28 della Flik 19/D e due aviatori persero la vita, lo Zgsf. Josef Friedrich e l'Oblt. Karl Rosenbaum. Questa è la descrizione di Baracca del combattimento:

«C'imbattemmo in un apparecchio da ricognizione, solo; attaccò il sergente Nardini che era vicino, ma gli s'inceppò l'arma, Intervenni allora subito io, con una scarica l'"Albatros" che si difendeva assai bene scese di quota ed aspettò di nuovo, accettando combattimento sulle Grave di Papadopoli. Arrivai a gran velocità attaccando di nuovo di fianco e l'"Albatros" fece un rapidissimo dietro-front, ma i piloti dovevano già essere colpiti ed all'ultimo mio attacco a 1500 metri il nemico s'incendiò davanti alle nostre linee. Fu impossibile recuperarlo perché il terreno era battuto dall'artiglieria.»

In quei giorni di attività nemica ridotta, Baracca partecipò alle umili ma importanti missioni di lancio di manifestini di propaganda sul nemico. Era stato organizzato un ottimo ufficio di guerra psicologica, che preparava manifestini nelle varie lingue dell'impero asburgico, fomentando la rivolta fra le varie nazionalità oppresse.

Il 19 maggio la 91ª Squadriglia mandò otto piloti in volo per scortare un raid di Caproni nella zona di Feltre, che si imbattono in una simile squadriglia di nove caccia austriaci. Si sviluppò un gigantesco duello aereo, con Baracca che per primo si lanciò all'attacco del capofila nemico, ma alla fine gli italiani potevano rivendicare solo due caccia danneggiati, mentre anche due dei nostri erano stati colpiti, Contemporaneamente e nella stessa zona i piloti inglesi delle squadriglie di Sopwith Camel N° 28 e 66 rivendicarono due Phönix D.1 della Flik 14/J. Il 22 maggio fu il giorno della successiva vittoria di Baracca. Volando insieme al sergente D'Urso trovò un caccia nemico ad alta quota sopra Cimadolmo, e in breve tempo lo mandò a infrangersi al suolo a sud di Borgo Malanotte. La vittima era il Fähnrich Ernst Pontalti, della Flik 51/J, che pilotava l'Albatros D.III 153.155.

«Ieri alle 9,50 ho abbattuto il mio 32° apparecchio nemico, un caccia che faceva parte di una pattuglia di 6 apparecchi. E' caduto in fiamme a Borgo Malanotte, oltre il Piave, in direzione delle Grave di Papadopoli. Non ho tempo di scrivere a lungo. Un bacio a te ed a papà.»

Questo è il rapporto di combattimento:

«Partito in crociera col sergente D'Urso a quota di 4000 metri avvistai apparecchi nemici d Est del Piave. Vidi colpi antiaerei in direzione di Candelù. Salii a 4600 metri dirigendomi contro. Vidi un apparecchio da ricognizione scortato da 6 caccia dirigersi verso Cimadolmo a quota da 4000 a 4500 metri parallelamente al Piave.

Incrociai la formazione nemica passando più alto e puntai sul caccia nemico di estrema sinistra a quota superiore degli altri. Gli apparecchi nemici puntavano in tal momento verso Tezze di Cimadolmo; il caccia nemico non mi aveva veduto. Mentre ritengo di essere stato avvistato dall'apparecchio da ricognizione che piegò verso l'interno. Picchiai sotto il caccia che trovavasi a quota di 440 metri e cabrando quindi l'apparecchio gli feci una prima raffica dietro e sotto a 50 metri di distanza; vidi l'ala inferiore sinistra piegarsi ad angolo senza spezzarsi, interruppi un istante il fuoco, il caccia picchiò, ripresi il tiro standogli sopra a picco a 30 metri di distanza; vidi l'ala inferiore sinistra staccarsi dalla fusoliera e l'apparecchio precipitare sfasciandosi; perduto sotto le ali lo ritrovai subito e lo vidi continuare nella caduta incendiandosi ed andare a cadere a Sud

di Borgo Malanotte.

Fui protetto durante l'attacco alle spalle dal sergente D'Urso che mi seguì a brevissima distanza dandomi la sicurezza dall'attacco degli altri velivoli nemici. Non vidi più gli altri apparecchi che si erano abbassati. L'abbattimento avvenne alle ore 9,50 circa. Abbassandomi sul luogo a 2500 metri fui fatto segno a violento fuoco antiaereo nemico.»

Il carattere di Baracca, serio e modesto, è espresso in molti aneddoti. Un vecchio contadino di Quinto, che gli voleva bene, gli disse di fermarsi, perché aveva fatto abbastanza il suo dovere. Baracca rispose: in questo lavoro, se fai il tuo dovere sei morto entro sei mesi. Io sono ancora vivo.

In questo periodo l'aviazione austriaca era assente dal cielo, ma il nemico stava radunando le sue forze per l'offensiva finale. Il cattivo tempo che aveva protetto questa preparazione non era bastato: questa volta gli italiani si aspettavano l'attacco nemico, le linee di difesa erano ben piazzate e ben guarnite. L'attacco austriaco, la cosiddetta "offensiva della fame", scatenata non in un solo punto ma per tutta la lunghezza del fronte, da est verso ovest per tutto il corso del Piave e da nord a sud nella zona del Grappa, era destinato al fallimento dall'inizio. Il 15 giugno tutte le FliegerKompanien erano in aria, ma i caccia italiani si lanciarono su di loro con impeto. Fu un massacro unilaterale: la Luftfahrtruppe perse dozzine di aeroplani, mentre le perdite italiane furono minime.

La 91ª Squadriglia fu in azione dall'alba al tramonto, e abbatté cinque apparecchi nemici, Baracca ne abbatté due: un biposto abbattuto a bassa quota su Saletto, sulla riva destra del Piave, e pochi minuti dopo un caccia, abbattuto entro le linee italiane. La prima vittima è stata da alcuni identificata nel Brandenburg C.1 369.116 della Flik 32/D, il cui equipaggio formato dall'Oblt. Albin Tomasic e dal Leut. Arthur Fellner perse la vita, ma è dubbio che si possa avere la certezza dell'identificazione, fra le tante perdite austriache. Il secondo era il Leut. Sigmund von Josipovich della Flik 51/J, ferito e preso prigioniero, il cui Albatros (Oef.) D.III 153.266 con per stemma una stella a sei punte fu preso in buone condizioni.

Un famoso storico di aviazione italiano del passato, che dipingeva bellissimi quadri di aviazione, si rifiutò di dipingere questo duello per via del suo feroce antisemitismo. In effetti la stella di David spesso dipinta sugli aerei austriaci non aveva a che fare con la religione ebraica, ma era lo stemma distintivo degli ufficiali austriaci, come la stelletta a cinque punte distingue i militari italiani.

«15 giugno 1918 Primo scontro: partenza alle ore 11 col sergente Aliperta, incrociando sul Piave: alle ore 12,30 ad Ovest di Saletto avvistato un "Albatros" da ricognizione, lo attaccai in coda e sotto, mentre il nemico picchiava e impennava facendo fuoco... Dopo 120 colpi circa di mitragliatrice, l'apparecchio si incendiò, capovolgendosi poi e frantumandosi prima di arrivare a terra; riva destra del Piave ad Est di Saletto (Nord-Ovest di Ponte Piave)... Ho avuto un inceppamento di mitragliatrice; dopo aver abbattuto in fiamme il primo che gettava bombe sulle nostre truppe, scorsi un altro apparecchio che attaccai, ma le armi si incepparono entrambe e non ebbi tempo di disincepparle.

Secondo scontro: alle 12,45 viene avvistato un apparecchio "IDV" da caccia su San Biagio Piave: attaccato di fianco e in coda, dopo una raffica di circa 100 colpi l'apparecchio scende nelle nostre linee presso S. Biagio di Collalta, rovesciandosi e restando intatto... Il sergente Aliperta mi coadiuvò, tagliando al nemico la via di ritirata.

L'apparecchio faceva parte d'un pattuglione di 25 caccia nemici che navigavano a 1200 metri di quota; inseguirono i nostri apparecchi quindi fecero ritorno alle loro linee. Fatto segno ad intenso fuoco di mitragliatrici da terra, ebbi l'apparecchio colpito da una palla nel timone di direzione.»

I fatti riguardanti la sua morte, il 19 giugno 1918, come quella di Manfred von Richthofen, sono ancora oggetto di controversia. La versione accettata è che Baracca fu colpito da un oscuro fante austriaco durante una missione di mitragliamento sul Montello, ma all'epoca della sua morte la stampa suggerì che si fosse suicidato per sfuggire alla prigionia: "Cielo", la principale rivista di aviazione di allora, scriveva: «Francesco Baracca cade gloriosamente combattendo dall'alto contro la fanteria nemica. Francesco Baracca è morto mitragliando gli austriaci da bassa quota, mentre si batteva come un soldato fra i soldati che stavano spezzando l'attacco nemico sul Montello. Nessun aviatore tedesco o austriaco potrà vantarsi di averlo abbattuto.» Ma un altro articolo nello stesso numero aggiungeva: «Piuttosto che cadere nelle mani del nemico, mi ucciderò, aveva dichiarato Baracca. Il nostro glorioso soldato ha mantenuto la promessa. Il corpo del maggiore Baracca è stato recuperato sul Montello accanto al suo aereo bruciato. I tenenti Ranza e Osnaghi (Osnago) della squadriglia degli assi e il nostro (giornalista) Raffaele Garinei si sono avventurati sulle ripide balze del Montello cercando il corpo del valoroso aviatore; dopo aver controllato tutto il terreno, circa alle 3 oltre il primo ciglione, esattamente presso una trincea fra Collesel della Zorla e Sorgente dei Frati hanno trovato il corpo dell'eroe. Sulla tempia destra un foro prodotto da un colpo di pistola fa credere che Baracca cadendo nell'aereo in fiamme abbia avuto la forza di volontà di mantenere la promessa che aveva spesso ripetuto se gli austriaci incendiano il mio aeroplano, piuttosto che cadere vivo nelle mani del nemico, mi ucciderò. La mano destra di Baracca, infatti, era rigida vicino alla tempia e il suo revolver fu ritrovato non lontano dal cadavere. Avvolto in una coperta grigia, posato sulla nostra automobile, il corpo di Baracca è stato trasportato al campo degli assi, dove Piccio, Ruffo, Novelli, Costantini, Keller, Olivero, Bacula, Nardini, Aliperta, Magistrini, D'Urso, Decorato, Dronetti aspettavano in

ansia per sapere la sorte del loro grande maestro. Grandi onori saranno tributati al corpo recuperato di Baracca.»

Recentemente un autore moderno ha presentato l'ipotesi che Baracca si sia ucciso per evitare i terribili effetti di un incendio dell'aereo. Infine, una teoria più volte avanzata è che Baracca sia stato abbattuto da un aereo austriaco, il Phönix C.1 121.17 pilotato da Kauer e Barwig della Flik 28. Quest'ultima opinione fu immediatamente respinta dal Comando Supremo italiano che emise un comunicato: *«Il bollettino di guerra austro-ungarico annunciava come provato che il tenente Barrug (sic) ha abbattuto il 19 giugno il famoso aviatore italiano Baracca. Questa notizia è senza fondamento, e si deve condannare questo tentativo, nuovo nella storia della guerra, di attribuire falsi allori a chiunque per la morte di un soldato valoroso. L'abbattimento del maggiore Baracca è l'oscuro vanto di un fante nemico sconosciuto, che colpì a morte con la sua mitragliatrice l'eroico aviatore, mentre da bassissima quota stava coraggiosamente mitragliando reparti in movimento sulle passerelle sul Piave. In quel momento nessun aviatore nemico osava volare sul Montello. Quel giorno l'aviazione nemica, già battuta dalla nostra, era assente dal cielo della battaglia.»*

Nella nostra opinione, la prima teoria sembra impossibile e la seconda non provata. Il tempo che intercorre fra il colpo ricevuto e lo schiantarsi a terra di un caccia a bassa quota è così breve che nessun pilota, impegnato a cercare di controllare l'apparecchio, incerto sulle sue effettive condizioni, avrebbe tempo di ponderare, decidere, tirare fuori la pistola e sparare. Se lo Spad era già a terra, Baracca poteva uscirne, ed evitare di essere bruciato. Quanto alla prigionia, a parte il fatto che non sarebbe stata disonorevole, Baracca cadde in una zona contesa, dove gli italiani stavano avanzando: troppi dubbi per giustificare un suicidio.

Anche la testimonianza del tenente Osnago, che volava dietro a Baracca, riferisce di un improvviso divampare di fiamme sotto lo Spad, dove una pallottola aveva colpito il serbatoio, e una caduta immediata, confermando la teoria che una sola pallottola aveva colpito, raggiungendo la testa di Baracca. I soldati austriaci, prima della ritirata, avevano lanciato delle bombe a mano contro il relitto, ma non avevano colpito il corpo, che rimase intoccato per cinque giorni.

Osnago riferisce che erano soli nel cielo quando Baracca è caduto, smentendo la teoria che lo Zgsf. Kauer e l'Oblt. Barwig lo abbiano abbattuto. Tuttavia può darsi che non si sia accorto della presenza dell'aereo austriaco, oppure che la sua dichiarazione sia stata indirizzata dai comandi italiani, interessati a preservare la leggenda di un asso mai vinto in combattimento. Arnold Barwig, che sopravvisse alla guerra, in anni successivi descrisse in buona fede il suo ruolo in questo evento, spiegando che lo Spad gli era apparso davanti improvvisamente, uscendo da una nuvola, e lui era stato rapido ad azionare la mitragliatrice. Il fatto riconosciuto che il serbatoio della benzina sia esploso in fiamme escluderebbe l'effetto di una semplice pallottola di mitragliatrice da terra, e indicherebbe una pallottola incendiaria da aviazione. Per ora, i fatti reali sulla morte di Baracca sono ancora in discussione.

Il recupero del cadavere fu accolto con dolore alla 91^a Squadriglia, dove molti ancora credevano che potesse essere caduto prigioniero. Il re Vittorio Emanuele mandò un telegramma al padre di Baracca: *«Avevo a lungo sperato e voglio ancora sperare che le notizie sul valoroso maggiore Baracca siano infondate. Nell'angosciosa di questa triste attesa voglio esprimere a lei e alla sua famiglia il mio auspicio per la più positiva sorte del vostro eroico figlio. Vittorio Emanuele.»* Ma la speranza era infondata. Baracca fu riportato alla sua Lugo di Romagna, con un grande funerale che si svolse il 30 giugno 1918. E' sepolto nella cappella di famiglia. La sua casa è stata trasformata in museo, che negli anni Venti ricevette uno Spad 7, appartenuto alla 91^a e da lui portato in volo nel dicembre 1917. La casa era arricchita da cimeli della vita di Baracca: le sue uniformi e le sue medaglie, e una grande collezione di timoni, armi e strumenti dagli aerei nemici abbattuti, fotografie e altro.

L'11 luglio 1918, per ordine del re su proposta del Comando Supremo, la 91^a Squadriglia fu ufficialmente battezzata Squadriglia Baracca.

Il suo migliore epitaffio fu scritto da Pier Ruggero Piccio:

«Gentiluomo e soldato, sempre primo nell'azione, animo eletto ed aperto alle più belle virtù, esempio agli inferiori, ai colleghi, ai superiori, amato ed ammirato da tutti, Francesco Baracca.

Pilota perfetto, calmo, audace e valorosissimo, pilota alla "prima" squadriglia da caccia in Italia: rimanere pilota soltanto era stato sempre suo più grande desiderio ed orgoglio.

Modesto quanto coraggioso non amava gli onori del Comando che a suo giudizio non potevano che rallentare la sua instancabile attività nell'azione costante, operosa, diuturna. Volare e combattere era lo scopo della sua vita: lo vedevamo nel suo impeccabile abbigliamento di guerra quando nei periodi di calma delle azioni terrestri rivolgeva il suo studio alle abitudini degli avversari partendo spesso in volo prima che fosse spuntato il giorno; lo sentivano inferiori e colleghi nella cura scrupolosa con la quale egli amava emanare gli ordini di combattimento alle pattuglie che dovevano seguirlo nel cielo; ben lo sapevano i suoi superiori che di averlo più che esecutore, coadiutore andavano orgogliosi, di averlo compagno in azione erano fieri.

Le sue ore libere erano normalmente dedicate al suo apparecchio per affinare con ogni cura ed in ogni particolare l'ordigno che lo rendeva padrone del cielo: nel suo sguardo era sempre una sicurezza calma, con volontà inflessibile.

In non ho conosciuto uomini simili a Lui.

Non vi erano transazioni possibili là dove era un dovere da compiere e la sua coscienza non ammetteva che un solo modo di compierlo: dando tutto se stesso.

Sempre disposto a credere al bene poiché incapace del male, donava sempre all'opera sua un senso così perfetto e completo della responsabilità individuale che chi lo aveva per capo non poteva che agire secondo i principi più retti ed onesti di uomo e di soldato.»

FRANCESCO BARACCA

<u>N°</u>	<u>Data</u>	<u>Luogo</u>	<u>Lista ufficiale</u>	<u>Sq.</u>	<u>Aereo</u>	<u>Vittima</u>	<u>Equipaggio</u>	<u>Note</u>
1	19.11.1915	Udine	-	1	Ni.X	Alb.B.1 24.17	Flik 4 Veselic UNH Riesenecker WIA	Con Bolognesi
2	7.4.1916	Medeuza	1	1	Ni.XI	Br.C.1 61.57	Flik 19 Ott POW Lenarcic DOW	
3	16.5.1916	Gorizia	2	15.5.17	70 Ni.XI	Lohner 17.42	Flik 12 Knelly KIA Hórvath-Tima KIA	
4	23.8.1916	Merna	3	Biglia	70 Ni.XI	Br.C.1 61.61	Flik 19 Himmer UNH ? UNH	Con Piccio
5	13.9.1916	Monfalcone	-	70	Ni.XI	Br.C.1 64.07	Flik 28 Koschiczek WIA Hauser DOW	
6	16.9.1916	Monte Stol Olivari	4	Caporetto	70 Ni.XI	Lloyd 43.74	Flik 16 Morozko KIA Csáby DOW	Con Ruffo &
7	25.11.1916	Tolmezzo	5	70		Br.C.1 68.03	Flik 16 Fuchs KIA Sarközy POW	Con Gorini
8	1.1.1917	Castagnevizza	6	70	Ni 2614	Br.C.1	Flik 12 Neuwirth UNH Huber KIA	
9	11.2.1917	Ozzano Gorini	7	70	Ni 2614	Br.C.1 27.74	Flik 35 Fleck POW Siemienski POW	Con Ruffo &
-			8	23.3.17	Merna			
10	26.4.1917	Gradisca Gorini	9	70	Ni.17	Br.C.1 129.17	Flik 35 Majsai KIA Treer KIA	Con Imolesi &
11	1.5.1917	Latisana	-	91	?	Br.C.1 229.08	Flik 12 Linke Crawford UNH Herberstein UNH	
12	10.5.1917	Vertoiba	10	91	Spad 7	KD 28.17	Flik 41 Stöhr WIA	Duello con Brumowski
13	13.5.1917	M.Korada	11	91	Spad 7	Br.C.1 129.20	FIG.1 Búsa KIA Grössler KIA	
14	20.5.1917	Plava	12	91	Spad 7	Br.C.1 229.10	Flik 12 Ferschl KIA Csutka KIA	

153.6.1917 N.E. Plava	13	91 Spad 7 Br.C.1 129.51 FIG.1	Rotter KIA Bednarzik KIA	
167.7.1917 Faiti	14 Carso	91 Spad 7 Br.C.1 129.68 Flik 46	Duschek KIA Bózo KIA	
1731.7.1917 Peuma	15 Podgora	91 Spad 7 5418 Br.C.1 69.93 Flik 46	Klausz KIA Bock KIA	
18 3.8.1917 Val di Sava Baracchini	16	91 Spad 7 Br.C.1		Con
19 19.8.1917 NE Selo	17	91 Spad 7 Br.C.1 229.23 Flik 35	Gerlich KIA Wania KIA	
20 1.9.1917 Zagorje	18	91 Spad 7 Br.C.1 69.10 FG 101 or Br.C1 229.43 FG 101	Nölscher WIA von Khuepach KIA Zgsf. Trnka UNH	
21 6.9.1917 S.Gabriele	19	91 Spad 7 Br.C.1 129.50 Flik 34	Morth WIA Gerey KIA	Con Sabelli
22 22.10.1917 Sabotino	20 21.10.1917	91 Spad 13 DFW C.5 Fl.Abt.14	Zimmermann KIA Fischer KIA	
23 22.10.1917 Volnik	21 21.10.1917	91 Spad 13 DFW C.5	Guttler KIA Hansberg KIA	
24 25.10.1917 S.Marco	22 Bainsizza	91 Spad 7 Br.C.1 29.63 Flik 19	Lambert KIA Pappius KIA	Con Piccio
25 26.10.1917 S.Lucia	23 San Pietro	91 Spad 7 DFW C.5 Fl.Abt.39	Luchs Schulze	Con Parvis
26 26.10.1917 Matajur	24- Canalazzo	91 Spad 7 DFW C.5 Fl.Abt.17	Schluter Fuchs	Con Parvis
	25 4.11.1917	Portogruaro		
27 6.11.1917 Fossalta Parvis	26 Sacile	91 Spad 7 Alb.D.3 153.46 Flik 41	Szepessy-Sokoll KIA	Con
28 6.11.1917 Godega Parvis	-	91 Spad 7 DFW C.5 Fl.Abt.(A)219	Binder KIA Schroeder KIA	Con
29 7.11.1917 Orsago	27 Conegliano	91 Spad 7 DFW C3955/17	Appelt WIA Wilkening KIA	Con Parvis
30 15.11.1917 Istrana	28	91 Spad 13 DFW C.5 Fl.Abt.14	Mueller KIA Pencer KIA	Con Parvis
31 23.11.1917 Falzè Novelli	29	91 Spad 7 Alb..D.5	Jasta 39 Überschär KIA	Con
32 7.12.1917 Kaberlaba	30	91 Spad 7 Br.C.1 29.20 Flik 45	Schütze KIA	Con

Novelli

Mehrfurt KIA

33 3.5.1918 Salettuol 31 91 Spad Br.C.1 369.28 Flik 19 Friedrich KIA Con
Nardini

Rosenbaum KIA

34 22.5.1918 Cimadolmo 32 -Grave 91 Spad 7 Alb.D.3 153.155 Flik 51 Pontalti KIA Con
D'Urso

35 15.6.1918 Saletto 33 16.6.1918 91 Spad 13 Br.C.1 Biposto

36 15.6.1918 S.Biagio 34 16.6.1918 91 Spad 13 Alb. D.3 153.266 Flik 51 v.Josipovich POW Con
A l i p e r t a