



Chronique aérospatiale



19 juin 1918, disparition de l'As italien Francesco Baracca, dont l'insigne est le cheval cabré repris par Ferrari

Avec 34 avions abattus, Francesco Baracca est le plus grand pilote d'aviation italien de la Grande Guerre. Il est aussi celui qui a obtenu la première victoire de l'histoire de l'aviation italienne. Bel homme au caractère noble, Francesco Baracca est devenu une légende en Italie. Son insigne, le cheval cabré, a été repris par le constructeur Enzo Ferrari.

De la cavalerie à l'aéronautique

Après un passage au 2^e régiment de cavalerie « *Piemonte Reale* », l'un des plus prestigieux de l'armée italienne, Francesco Baracca se passionne pour le pilotage à la suite d'une manifestation aéronautique au cours de laquelle l'avion en présentation s'écrase ; ce qui ne décourage pas le jeune homme. En 1912, il passe son brevet de pilote civil à l'aéroclub de Reims, berceau de l'aéronautique en France, puis son brevet de pilote militaire. Quand il revient en Italie, il est affecté au *Battaglione Aviatori* où il poursuit son entraînement. En mai 1915, lorsque l'Italie déclare la guerre à l'Autriche, il est affecté à la défense du ciel de Bologne puis d'Udine. L'équipement est rudimentaire et les quelques rencontres avec l'ennemi sont des défaites.

La première victoire de l'aviation militaire italienne

Le 7 avril 1916, Francesco Baracca obtient sa première victoire sur un *Nieuport 11*, surnommé « bébé », au sein de la 70^e *Squadriglia*, en contraignant un *Aviatik* autrichien à atterrir. Fidèle à la tradition chevaleresque, il descend saluer son adversaire, le genre d'attention qui participe à la construction du mythe Baracca alors qu'il réalise la première victoire de l'aéronautique militaire italienne. À l'automne 1916, il obtient le titre d'As grâce à la multiplication de ses victoires aériennes, alors qu'il adopte la devise « *vincendum aut, aut moriendum* » (« vaincre ou mourir »). Il décide alors de personnaliser son avion et reprend l'insigne de son ancien régiment de cavalerie, un cheval cabré blanc sur fond rouge dont il aurait inversé les couleurs afin que le graphisme ressorte mieux sur le fuselage de son avion. L'insigne est apposé sur son *Nieuport* en 1917 puis plus tard sur ses *SPAD*. Il semblerait qu'après sa disparition le cheval soit devenu noir en signe de deuil, selon la volonté de ses camarades d'escadrille.

La disparition d'une étoile

Commandant du 99^e escadron à partir du printemps 1917, équipé des tout récents *SPAD VII*, « Franz », tel que le surnomment ses camarades d'unité, est un pilote particulièrement téméraire. Le 18 juin 1918, au retour d'une mission pendant la bataille de la Piave, il découvre que sa veste a été percée par une balle. Son entourage interprète cet épisode comme un nouveau signe d'invulnérabilité. Néanmoins, il disparaît le lendemain, à seulement 30 ans, le front percé par une balle lors d'un combat aérien. La nuit précédant sa mort, sa mère aurait rêvé d'une étoile pleurant du feu et du sang. Le mythe autour du pilote maintes fois médaillé achève ainsi de se cristalliser.



L'insigne du cheval cabré repris par Enzo Ferrari

Le 16 juin 1923, à Ravenne, Enzo Ferrari remporte le 1^{er} *Circuito del Savio*. Il fait alors la connaissance des parents de l'As, le comte et la comtesse Baracca et en hommage à l'aviateur accepte d'apposer l'insigne de leur fils sur sa voiture, comme un porte-bonheur. Il place alors le cheval noir cabré sur un fond jaune en référence à sa ville natale, Modène. Le cheval légendaire est ainsi définitivement lié à la marque avec la création de « l'écurie » automobile Ferrari en 1929 avant d'être officiellement adopté en 1947 lorsque Ferrari devient aussi constructeur.

Mondialement connu dans l'automobile, l'insigne est toujours présent sur les *F-16* du 10^e groupe de chasse de l'armée de l'air italienne.

**Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA
Adjudant Fanny Boyer, rédactrice au CERPA**