

Giuseppe Miraglia

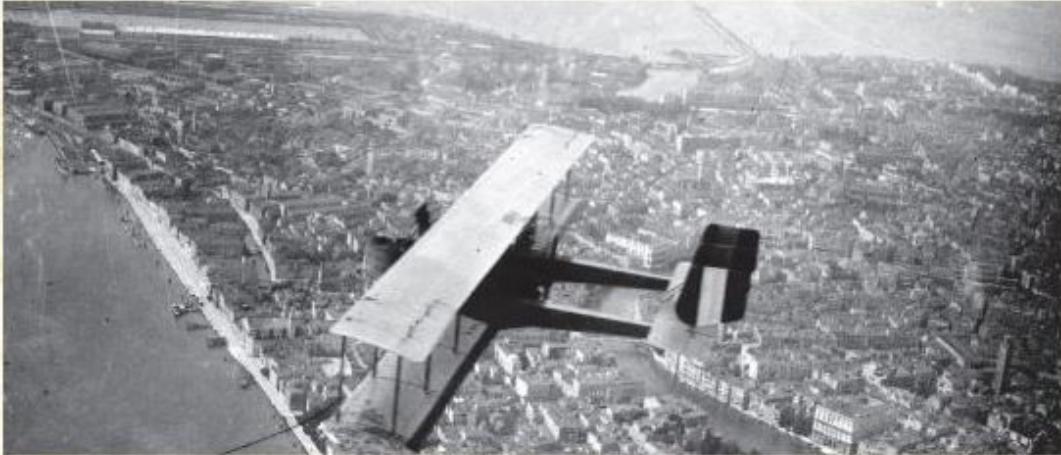
"Ritenuto nella Marina non solo un magnifico aviatore ma un arditissimo combattente", Miraglia era "coraggiosissimo e persistente", sempre pronto a decollare anche due o più volte nella stessa giornata (Francesco S. Nitti).

di Desirée Tommaselli



“Questa sera conoscerai Miraglia”: era il 21 novembre 1915 e d'Annunzio comunicava alla figlia Renata An guissola, appena giunta a Venezia, che a cena avrebbero avuto la compagnia del miglior pilota dell'aviazione di Marina. Renata, come dichiara nel suo *Il Notturno della Sirenetta*, era intimidita e incuriosita da questo incontro: Miraglia era il “primo pilota di guerra” del padre, colui che lo aveva iniziato alle imprese aviatorie belliche con il volo su Trieste, il precedente 7 agosto. In quella data, passata alla storia, d'Annunzio venne imbarcato sull'*Albatros n. 30* pilotato dall'ufficiale che, dall'inizio delle ostilità con l'Austria, aveva svolto esplorazioni e ricognizioni aeree quasi quotidiane su Trieste e sulle altre basi nemiche. All'azione “dimostrativa-offensiva”, nella quale furono lanciati messaggi di incitamento alla popolazione e bombe su obiettivi militari, Miraglia e d'Annunzio, accompagnati dal Capitano del Genio Navale Luigi Bologna con il motorista Ferdinando Paolicchi sull'*Albatros n. 31* e da due aerei F.B.A. francesi, vennero attaccati da aerei nemici, uno dei quali pilotato da Gottfried von Banfield, il giovane comandante della Stazione idrovolanti di Trieste e futuro asso dell'Aviazione austriaca. Miraglia, nonostante la fusoliera del velivolo fracassata da un colpo nemico, compì un ottimo ammaraggio nella acque veneziane, sfiorando “con delicatezza estrema l'acqua del bacino” (d'Annunzio).

Il tenente di vascello Giuseppe Miraglia con guanto e maglione da pilota (foto Archivio iconografico Fondazione Il Vittoriale degli Italiani, Gardone Riviera).



Renata desiderava conoscerlo: nella sua “fantasia ne aveva fatto un essere straordinario... il protagonista di un meraviglioso romanzo di temibili avventure di guerra, che terminavano sempre con la vittoria dell'eroe.”

Ma le personali fantasticerie trovano sempre un'iniziale delusione nella realtà, che poi, invece, si può rivelare assai generosa: Miraglia, agli occhi della fanciulla sognatrice, “non aveva l'aria di un eroe leggendario, pure la sua semplicità, il suo sguardo diritto, perfino la sua leggera ironia” fecero sì che i due diventassero subito buoni amici; “sorrideva di un suo sorriso fra ironico e bonario, quando era con estranei, e parlava poco; ma quando eravamo noi tre soli nel piccolo salotto raccolto dinanzi al caminetto, il suo viso si tra-

sformava, e dai suoi occhi verdastri traspariva l'anima semplice e ardita.”

Miraglia era molto spesso da d'Annunzio: i due progettavano una “nuova avventura aviatoria, il raid Venezia – Ancona – Zara – Venezia, circa 800 km. nello stesso giorno... altre 8 ore di volo e per Miraglia sono una forte tentazione” (d'Annunzio).

Nonostante le giornaliere missioni di guerra, Miraglia era riuscito a programmare con d'Annunzio il volo su Zara “per ricordare ai fratelli dalmati la comunanza delle loro origini e della loro storia con quella italiana” (G. Solli, Giuseppe Miraglia e gli amici della Squadriglia idrovolanti dell'isola di Sant'Andrea, Lugo 2009). Renata ricorda i due amici e compagni “chini sulla carta per stabilire

la rotta più breve e più sicura” o intenti a discutere sull'efficienza degli apparecchi. Tutto era predisposto per il 23 dicembre. Nell'attesa di vedere i contorni dell'antica colonia veneziana dall'alto, la sera del 19 dicembre i due “amici ammirabili, modello della coppia idealata”, parlando dell'imminente impresa, si recarono a Piazza San Marco

In alto: biplano in volo su Venezia. Durante i primi mesi della Grande Guerra, Miraglia ingaggiò diversi combattimenti aerei per respingere gli attacchi degli idrovolanti austriaci contro la città (Foto Ufficio Storico della Marina Militare).

In basso: idrovolante Borel nell'Arsenale di Venezia. Tra i primi velivoli impiegati presso la scuola di pilotaggio di Venezia, fu adoperato da Miraglia per il suo primo volo da pilota il 29 aprile 1914 e per vari voli notturni come osservatore insieme al capitano del Genio Navale Guidoni.

(Foto Ufficio Storico della Marina Militare).



e, "come ogni volta, ma con una commozione più profonda", sul bassorilievo di Zara le loro "mani si indugiarono a riconoscere la forma nell'oscurità".

Renata afferma che fu Miraglia a renderla "entusiasta ammiratrice di Venezia", aggiungendo che "egli l'amava come si ama un'amante, ne conosceva i più remoti angoli, le bellezze più nascoste, e ne parlava con la voce fatta più dolce e con gli occhi illuminati". Fu forse questo amore per la città lagunare che, insieme al forte senso del dovere, lo fece diventare ostinato e ardito difensore di Venezia. Qui era giunto nel marzo 1914, dietro sua richiesta, attratto dall'aviazione. Infatti l'Arsenale militare vantava diversi primati in questo settore: presso il Canale delle Vergini la Marina aveva istituito la prima scuola italiana di pilotaggio di idrovolanti (1912) nonché la prima Squadriglia di idrovolanti del mondo (1913). Infine, furono due aviatori di questa Squadriglia, il Tenente del Genio Navale Luigi Bresciani ed il 2° capo timoniere Enrico Mendoza a compiere il 3 gennaio 1914 la prima operazione di *Search and Rescue* al mondo (P. Lando, *Le ali di Venezia. Nascita e sviluppo dell'aviazione nel Novecento lagunare*, Padova 2013).

Proprio con loro, oltre che con il tenente di vascello Roberti di Castelvero ed il Capitano del Genio Navale Guidoni, Miraglia compì le sue esperienze



aviarie imbarcando come passeggero sugli aerei Borel, Curtiss e Farman-Savoia.

Con Guidoni, raggiungendo Chioggia per poi tornare alla base, ammarando all'Arsenale l'11 aprile 1914, effettuò il primo volo notturno italiano. Ma tra tutti, fu Bresciani "... uno degli amici più devoti di Giuseppe Miraglia, il suo maestro di aviazione, se bene più giovane di lui..." (d'Annunzio, *Notturno*). Renata ricorda come nei primi mesi della guerra i due avessero formato la Squadriglia che doveva difendere Venezia.

La Marina aveva dato un tale impulso all'aviazione che la Scuola di pilotaggio e la Squadriglia idrovolanti nell'agosto 1914 furono trasferite dall'Arsenale, ormai insufficiente, al Canale di San-

Sopra: Venezia, 1915. Il tenente di vascello Giuseppe Garrassini Garbarino ed il tenente del Genio Navale Luigi Bresciani portano scherzosamente in trionfo Giuseppe Miraglia. A sinistra il LV Antoine Reynaud, comandante della Squadriglia francese idrovolante a Venezia (Foto Archivio Montanarella, fonte Giovanni Solli).

Nella pagina accanto: veduta della Stazione Idrovolanti di Sant'Andrea a Venezia, poi intitolata a Giuseppe Miraglia (Foto Ufficio Storico della Marina Militare).

Nato a Lugo di Romagna il 21 giugno 1883, entrò in Accademia Navale nel 1900. Compiti i primi imbarchi sull'Amerigo Vespucci, fu nominato guardiamarina nel Corpo di Stato Maggiore nel 1903. Prestato servizio sull'Andrea Doria, sul Dandolo e sull'Emanuele Filiberto, fu promosso sottotenente di vascello nel 1906. Imbarcato sul Dogo, partecipò alle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dal terremoto di Messina sull'Vittorio Emanuele III. Trasferito sull'Arteusa e sulla Sterope, prestò poi servizio sul Liguria, sull'Ercole, sul Lombardia, sul Vittorio Emanuele III e sul Curtatone. Prese parte alla Guerra italo-turca a bordo del Giotto e fu promosso tenente di vascello nel 1912. Dopo circa un anno d'imbarco sul Vettor Pisani, dietro sua domanda, il 17 marzo 1914 fu destinato alla Scuola di Aviazione presso l'Arsenale Marittimo di Venezia.

Conseguito il brevetto di pilota di idrovolanti n. 10 a Venezia il 15 luglio 1914, fu assegnato alla nuova Scuola Idrovolanti di Venezia presso l'isola di Sant'Andrea. Il 30 settembre successivo Miraglia ottenne il brevetto di pilota aviatore militare e fu nominato comandante della Squadriglia Idrovolanti di Venezia. Oltre a molti voli di collaudo, prova e pratica sui diversi tipi di velivoli consegnati alla sua Squadriglia, con l'ingresso dell'Italia nel primo conflitto mondiale Miraglia compì numerosissime missioni di guerra: intensa fu la sua attività sia di esplorazione e ricognizione aerea delle basi nemiche, sia di difesa di Venezia. Il 7 agosto 1915 Miraglia volò su Trieste con a bordo Gabriele d'Annunzio. Protagonista di diversi combattimenti aerei, nel novembre 1915 progettò con il Vate una nuova impresa aerea, da svolgere nei cieli di Zara. Nel mese di dicembre vennero intensificate le esplorazioni sulla base nemica di Pola: il 17 di quel mese Miraglia decollò nonostante la forte nebbia; il giorno seguente compì la sua ultima ricognizione su quel porto. Il 21 dicembre 1915, durante un volo di prova dell'apparecchio "L" n. 173, a causa di un'avarizia Miraglia precipitò insieme al secondo capo Giorgio Fracassini. Decorato di Medaglia d'Argento al Valore Militare alla memoria, è sepolto a Venezia, nell'isola di San Michele, sotto al monumento voluto e disegnato dall'amico Gabriele d'Annunzio. In suo onore, la Marina gli intitolò la Stazione Idrovolanti dell'isola di S. Andrea, di cui era stato il primo organizzatore e animatore, e la nave portaidrovolanti varata pochi anni dopo la fine del primo conflitto mondiale.



t'Andrea nell'isola delle Vignole, già scavato artificialmente nel 1884 e quindi trasformato in idroscalo.

Miraglia, ricevuto il comando della Squadriglia nel settembre successivo, si occupò dell'organizzazione della stazione e del personale oltre che delle prove e del collaudo dei mezzi. Nell'isola "deserta" di Sant'Andrea, in poco tempo, "quasi per miracolo, vi erano sorti hangar, alloggi e caserme. Duemila pioppi vi erano stati piantati, e così l'isola si era trasformata. Mi ricordo che egli diceva col suo lieve sorriso ironico: «Io pensare che io, che non ho nessuna qualità di organizzatore, non faccio altro da qualche mese!»" (R. Anguissola). "Beppino" - come lo chiamava d'Annunzio - in verità faceva anche altro: dall'ingresso dell'Italia in guerra era quotidianamente impegnato in azioni di ricognizione ed esplorazione delle coste e delle basi navali nemiche, missioni da cui riportava informazioni fondamentali circa la consistenza, la posizione e gli eventuali spostamenti del naviglio avversario. Nel mese di novembre, ordini superiori vollevarono che fossero intensificate le ricognizioni su Pola. Miraglia eseguì e comandò i suoi uomini. Il 17 dicembre, nonostante la forte nebbia, Miraglia decollò da Venezia, accompagnato da Luigi Bologna su un altro apparecchio. Il giorno seguente, Miraglia, con a bordo il tenente di vascello Manfredi Gravina



qualche osservatore, si alzò in volo verso Pola: "Pilotò quel giorno il più vecchio idrovolante della stazione, un Albatros che tante volte lo aveva portato su in alto a sfidare la morte. Fu quella la trentatreesima volta che dall'inizio della guerra egli intraprendeva l'ardimentosa ricognizione sulla principale roccaforte marittima nemica" (Manfredi Gravina).

Ormai la missione su Zara era vicina: ma Miraglia, che aveva ingannato la sorte già quattro volte, precipitò nella acque della sua amata Venezia il 21 dicembre. Consapevole del suo ruolo pionieristico e di tutti i rischi connessi, confessò a Renata "Io non vedrò la primavera, non vedrò il nuovo fiore dell'aviazione". È certo però che come Comandante della Stazione idrovolanti di Sant'Andrea egli pose le basi di quella primavera. Miraglia portò infatti la Squadriglia ad un elevato grado di efficienza, rendendola "l'occhio di Venezia su Pola" (G. Solli). Tale livello venne mantenuto ed accresciuto nel solco del suo esempio: i piloti delle Squadriglie di Sant'Andrea, tra i quali gli assi dell'aviazione italiana Orazio Pierozzi, Federico Martinengo e Umberto Calvello, ebbero un ruolo determinante nella difesa di Venezia e nella battaglia d'arresto del giugno 1918 mentre alla fine della guerra la Stazione di Sant'Andrea, rinominata "Miraglia", era la più grande d'Europa.