

Giuseppe Miraglia



Francesco Pascazio

Giuseppe Miraglia era un ufficiale di Marina che, negli anni Dieci del Novecento, fu tra i primi a conseguire il brevetto di pilota d'aeroplano. Svolsse in seguito

un'intensa attività bellica all'inizio della Prima Guerra Mondiale e fu grande amico e compagno di prodezze di Gabriele D'Annunzio. Perse la vita, come vedremo, negli ultimi giorni del 1915, precipitando in mare con un idrovolante di nuovo tipo che stava provando. Fu decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria e, tra l'altro, il suo nome venne dato a una nave appoggio idrovolanti che operò tra la fine degli anni Venti e gli anni Cinquanta del secolo scorso, non sempre nel ruolo per cui era nata.

Il suo nome è generalmente molto noto tra i vecchi marinai, ma ci sembra opportuno farlo conoscere anche alle generazioni più giovani, dopo oltre novant'anni dalla sua scomparsa.

Una breve carriera

Giuseppe Miraglia nacque a Lugo di Romagna (Ravenna) il 21 giugno 1883. Era il terzo di tre figli. Suo padre, il com-

Uno dei primi aviatori della nostra Marina

mandatore Nicola, era di origini lucane e funzionario del Banco di Napoli; fu anche deputato per il Partito Liberale e ricoprì vari incarichi presso i ministeri degli

Esteri, degli Interni, delle Finanze e dell'Agricoltura. Per i meriti acquisiti, nel 1926, fu nominato conte dal Re Vittorio Emanuele III di Savoia.

La madre, Elena Mazzarini, apparteneva a un'antica famiglia nobile di Lugo, nota per le sue iniziative benefiche. Un suo fratello, Luigi, di sette anni più anziano essendo nato nel 1876, era anch'egli ufficiale di Marina, giunse al grado di contrammiraglio e venne decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare per il comportamento tenuto, nel 1904, durante un incendio scoppiato nel deposito munizioni dell'incrociatore corazzato *Marco Polo* (4.930 t), in missione in Corea. Giuseppe era nato a Lugo perché sua madre, a quell'epoca residente a Roma con il marito, per dare alla luce il suo terzogenito, si era trasferita nella villa di famiglia, sita nella città romagnola.

Il nostro personaggio, da ragazzo, compì gli studi nel capoluogo campano dove il padre era funzionario del

Banco di Napoli; egli, infatti, considerò questa come la sua città.

Entrato diciassettenne nell'Accademia Navale di Livorno nell'agosto 1900, frequentò il corso normale del Corpo di Stato Maggiore e ne uscì, guardiamarina, nel dicembre 1903. Cinque anni dopo, nel dicembre 1908, venne promosso sottotenente di vascello mentre era imbarcato sull'ariete torpediniere *Dogali* (2.200 t).

Partecipò, poi, alla guerra italo-turca del 1911-1912 imbarcato sull'ariete torpediniere *Lombardia* (2.800 t) e sulla nave da battaglia *Emanuele Filiberto* (10.250 t). Si suppone che in quel periodo sorse in lui la passione per il volo, essendo probabilmente venuto a conoscenza delle esperienze delle prime scuole di volo istituite in Libia dalle nostre Forze Armate.

Promosso tenente di vascello avanzò domanda per frequentare la Scuola Idrovolanti di Venezia. La domanda venne accolta e, nel marzo 1914, egli entrò nell'istituto veneziano che formava i piloti di Marina, il cui direttore era allora il tenente di vascello Francesco Roberti di Castelve-ro, il quale comandava anche la Squadriglia "San Marco".

Dopo solo una settimana, Miraglia fece il suo primo volo, come allievo, su un velivolo pilotato dal tenente del Genio Navale Luigi Bresciani. L'esperienza fu subito drammatica, perché l'idrovolante n. 7, con a bordo Bresciani e Miraglia, dovette fare un ammaraggio di fortuna fra l'isola di San Michele e il Forte Sant'Andrea. Nell'occasione, il giovane allievo pilota riportò lievi ferite e una leggera commozione cerebrale. Tuttavia, l'incidente rafforzò in Miraglia la determinazione di diventare aviatore, per cui, sei mesi dopo, conseguì il brevetto di pilota. La relativa disposizione mini-



In apertura un idrovolante da caccia Macchi L3 pattuglia le acque nella quali transita un convoglio; qui sopra un'immagine pittorica di Gabriele d'Annunzio; nella pagina successiva, Giuseppe Miraglia

steriale, infatti, porta la data del 13 settembre 1914.

Nel maggio 1915 l'Italia, come è noto, entrò nella Prima Guerra Mondiale, che aveva avuto inizio nove mesi prima. A quel tempo, Giuseppe Miraglia già comandava la Squadriglia Idrovolanti e la Stazione di Venezia Sant'Andrea dove essa era dislocata. Il suo stile di comando era improntato alle più moderne conoscenze in campo aeronautico e tendeva a ottenere il massimo dell'efficienza.

Impegnatissimo nel suo lavoro,

era sempre sereno e amava il rischio, tanto che in un libro del 1977 di Angelo Lodi, scrittore di cose aeronautiche, veniva così descritto: "...piccolo, robusto, infaticabile, sorridente, pareva nato solo per vedere il lato buono degli uomini e delle cose... Il suo ardire appariva fantastico."

Nei mesi che seguirono, il comandante Miraglia fu proteso con tutte le sue forze nel combattere la guerra all'Impero austro-ungarico con ogni mezzo a lui consentito. Ad esempio il 24 maggio, primo giorno di guerra, contrastò un aereo austriaco che lanciò bombe su Venezia, il 25 e il 27 compì ricognizioni su Pola, in giugno su Trieste e sulla costa dell'Istria, mentre il 4 luglio bombardò batterie contraeree nemiche a Punta Salvore (estremità nord-occidentale della penisola istriana, oggi in Croazia). Inoltre, l'8 luglio inseguì un idrovolante austriaco e avvistò un sommergibile in acque prossime a Pola; il giorno dopo scaricò delle bombe su una silurante nemica nel Canale di Fasana (poco a nord-est di Pola, tra la costa istriana e le Isole Brioni, oggi Croazia).

Molto importante, quasi un mito, rimane però l'azione che il nostro pilota svolse su Trieste il 7 agosto 1915 insieme a Gabriele D'Annunzio (1863-1938), allora tenente dei Lan-

cieri di Novara, al quale lo legò da quel giorno una profonda amicizia.

Furono lanciate bombe e anche volantini con un messaggio del Poeta per la popolazione, in cui, tra l'altro, era scritto: "...*Fratelli, la nostra vittoria è certa. La bandiera d'Italia sarà piantata sul grande Arsenale e sul Colle di San Giusto. Coraggio e costanza! La fine del vostro martirio è prossima...*". Di quell'incursione parlò diffusamente la stampa, in particolare il Giornale d'Italia. Il velivolo di Miraglia e D'Annunzio fu colpito da un proiettile di mitragliatrice, con danni gravi alla fusoliera, ma rientrò regolarmente alla base.

Per il 23 dicembre 1915 era stata progettata un'altra azione, rimasta peraltro allo stato di idea, da compiersi da quattro aerei su Ancona, poi su Zara, quindi ancora sul capoluogo delle Marche. Al comando vi sarebbe stato Miraglia e vi avrebbe partecipato anche D'Annunzio. Il volo su Zara doveva servire a rammentare ai dalmati la loro origine italiana, e tutta l'impresa doveva essere grandiosa, quasi un preavviso del successivo volo su Vienna.

Questo fu poi eseguito anni dopo, il 9 agosto 1918, da una formazione al comando del maggiore Gabriele D'Annunzio e composta da undici velivoli Ansaldo S.V.A. (biplani da ricognizione e bombardamento) della Squadriglia "Serenissima". Di essi, solo sette portarono a termine l'impresa; erano tutti partiti dal campo d'aviazione di San Pelagio, nel comune di Due Carrare (Padova). Miraglia, però, non c'era e non poteva esserci, come vedremo.

Il dramma

Due giorni prima della progettata azione su Ancona e Zara, il 21 dicembre 1915, Miraglia si levò in volo, insieme al sottocapo motorista Giorgio Fracassini Serafini, con l'idrovolante *Albatros* austriaco L 173. Era un esemplare catturato agli austriaci, e poiché si trattava di un tipo nuovo dello stesso aereo in dotazione all'Aviazione della Marina italiana, era stato assegnato alla Stazione Idrovolanti di Venezia per una prova di volo prima di essere impiegato in missioni di guerra.

Una volta decollato, eseguì due volute sulla laguna, salì a una quota di 600 metri e, poi, si apprestò a discendere in volo planato, con il motore in avaria. Qualcosa, però, non funzionò, le manovre apparvero da terra piuttosto irregolari, tanto che il velivolo, alla fine, precipitò nelle acque davanti al Lido. Miraglia e Fracassini annegarono perché impediti a



venir fuori dal relitto dalla tuta di pelliccia, dalla cuffia e dagli occhiali. Fu estratto per primo il corpo del pilota, ormai cadavere, e – solo due ore dopo – quello del motorista.

La notizia della sua morte provocò grande dolore a D'Annunzio, che l'anno dopo dedicò 60 pagine al suo amico nel "Notturmo", una raccolta di meditazioni e ricordi in forma di prosa lirica, molto apprezzata dalla critica.

Il Poeta corse all'ospedale della Marina, dove trovò "...*sopra un lettuccio a ruote disteso il cadavere...*" del compagno di imprese ardimentose, e gli rimase vicino, inginocchiato, per diverse ore. Il funerale del caduto si svolse solo il 24 dicembre, vigilia di Natale, perché si attese il fratello Luigi che doveva arrivare da Valona, in Albania, dove prestava servizio. D'Annunzio tenne una lunga orazione funebre, nella quale, tra l'altro, disse: "...*Con te siamo, con noi tu rimani. Con noi vincerai e per te compiremo il tuo voto e il voto di tutti i nostri morti*".

Una lancia della Marina, parata a lutto con ricami d'argento, seguita da un gran numero di imbarcazioni, portò la salma dell'eroe al cimitero sull'isola di San Michele, non lontana dalla Stazione Idrovolanti di Sant'Andrea. Lì avvenne la sepoltura.

NAVE APPOGGIO IDROVOLANTI GIUSEPPE MIRAGLIA

La nave appoggio idrovolanti *Giuseppe Miraglia* venne costruita nell'Arsenale della Spezia: fu impostata il 5 marzo 1921 e varata il 20 dicembre 1923. Entrò in servizio il 1° novembre 1927. In un primo tempo fu realizzata come Nave trasporto per le Ferrovie dello Stato con il nome di *Città di Messina*, ma dopo essere stata varata, venne invece deciso di incorporarla nella Regia Marina, perché fornisse sostegno logistico agli idrovolanti in dotazione alle navi da battaglia e agli incrociatori. Il suo compito era, in sostanza, non solo quello di nave officina per l'assistenza e la riparazione degli aerei, ma anche quello di trasportarli nell'ambito delle due squadre navali.



I lavori di trasformazione ebbero inizio il 24 gennaio 1925. L'unità venne dotata di due aviorimesse, una a poppa che poteva contenere sei idrovolanti M-18 con le ali ripiegate e uno a prora, che poteva ospitare cinque velivoli dello stesso tipo. Per il lancio dei venti aerei che la nave poteva in totale trasportare compresi quelli presenti in coperta, furono installate due catapulte del tipo Gagnotto. La nave era anche in grado di posare in mare e di recuperare gli idrovolanti. Per la posa in mare dei velivoli furono installati, in corrispondenza della mezzeria, due grandi portelloni laterali apribili e, sotto il cielo dell'aviorimessa, una rotaia, lungo la quale scorreva una gru a bandiera che si prolungava per nove metri fuoribordo, mentre per il recupero degli idrovolanti, se la nave fosse stata in navigazione, veniva utilizzato un telone Hein, che venne rimosso nel 1937 in seguito all'entrata in servizio degli idrovolanti IMAM Ro 43. Il 23 giugno 1929 ricevette la Bandiera di combattimento, madrina la contessa Elena Miraglia Mazzarini, madre del Valoroso del quale la nave portava il nome.

Circa l'impiego, l'unità venne utilizzata per il trasporto di velivoli in Africa Orientale, durante la Campagna d'Etiopia (1935-1936). Operò per lo stesso motivo durante la Guerra Civile spagnola (1936-1939). Durante il secondo conflitto mondiale (1939-1945), dopo essere uscita indenne dalla Notte di Taranto (11-12 novembre 1940), venne impiegata nel Mediterraneo. All'armistizio dell'8 settembre 1943, si trovava a Venezia e si consegnò agli Alleati a Malta con il resto della flotta. Al termine del conflitto, venne utilizzata per il rimpatrio di prigionieri italiani dall'Egitto e dall'Algeria e di civili dalla Libia e dal Dodecaneso. Successivamente trovò impiego, ormeggiata a Taranto in Arsenale, di fronte alla Caserma Sommergibili, come nave-caserma per gli equipaggi delle Motosiluranti. Passò in disarmo e venne definitivamente radiata il 15 luglio 1950, quindi smantellata.

Eccone le caratteristiche principali:

- Dislocamento a pieno carico 5.913 t
- Dimensioni dello scafo 121,22 x 14,99 x 5,82 m
- Dimensioni del ponte velivoli 21,6 x 25,2 x 23 m
- Armamento 4-102/35; 12-!3,2
- Propulsione 8 caldaie Yarrow a tubi d'acqua; turbine a vapore; 2 eliche a tre pale
- Potenza 16.700 HP
- Velocità 21 nodi
- Equipaggio 16 ufficiali, 40 sottufficiali e 240 tra sottocapi e comuni
- Corazzatura verticale 70 mm; orizzontale 80 mm
- Mezzi aerei: 17 Idrovolanti di vari tipi.

Nella ricorrenza del trigesimo, il 21 gennaio 1916, venne colà inaugurato un cippo in ricordo del coraggioso aviatore, realizzato dallo scultore triestino Achille Tamburini, con una epigrafe, composta da Ga-

gabriele D'Annunzio, che così si esprime: *"Qui si scioglie il corpo mortale del tenente di vascello Giuseppe Miraglia che ebbe d'Icaro l'animo e la sorte. Le sue ali immortali solcano tuttavia il cielo della Patria sopra il mare liberato"*.

Gli onori postumi

Come accennato all'inizio, per *motu proprio* del Re Vittorio Emanuele III di Savoia, fu conferita al tenente di vascello pilota Giuseppe Miraglia, la Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria, con la seguente motivazione: *"Per l'ardimento spiegato in numerose, difficili esplorazioni aeree sulla costa nemica, e segnatamente su Pola e Trieste riuscendo, quantunque scoperto e fatto segno alle offese nemiche, a riportare sempre utili informazioni (Alto Adriatico, maggio-dicembre 1915)"*.

Inoltre, con decreto ministeriale, nel dopoguerra, alla Stazione Idrovolanti di Venezia venne assegnato il nome di Giuseppe Miraglia, che ne fu comandante. Il nome del valoroso pilota venne anche dato, dopo l'ottobre 1916, a una batteria di cannoni da 120/40 installata presso Caorle, sulla costa tra la Laguna Veneta e la Laguna di Marano.

A Lugo, città natale dello sfortunato pilota, il nome di Giuseppe Miraglia distingue il locale Gruppo dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI) e a Napoli, sua patria adottiva, è intestato al suo nome l'Aero Club locale.



La riproduzione del ricognitore Ansaldo SVA, con il quale Gabriele D'Annunzio effettuò il suo raid nel cielo di Vienna il 9 agosto del 1918 esposta al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle (Roma). Il velivolo originale è conservato, con altri cimeli dannunziani, al Vittoriale

Ma importanza particolare riveste il fatto che, per oltre vent'anni il nome di Giuseppe Miraglia è stato portato da una nave appoggio idrovolanti, che entrò in servizio nel novembre 1927.

A bordo di questa unità chi redige queste note effettuò il suo primo imbarco come aspirante nella prima metà del 1946 quando il *Miraglia* era impiegato nel recupero di conazionali bloccati dalla guerra all'estero e nelle ex Colonie. Tre anni dopo, come guardiamarina dell'83ª Squadriglia GIS (motosiluranti, chiamate allora "Galleggianti Inseguimento Siluri", in osservanza del Trattato di Pace che vietava il possesso da parte nostra di armamenti offensivi) venne invece alloggiato sull'unità, all'epoca declassata a nave caserma con sede a Taranto.

Per venire a tempi più vicini a noi, il 25 settembre 2005, nel 90° anniversario della morte di Giuseppe Miraglia, su iniziativa del Gruppo ANMI di Lugo e alla presenza dell'allora comandante del Dipartimento Militare Marittimo dell'Adriatico, amm. Paolo Pagnottella, si svolsero a Venezia due cerimonie commemorative, cioè una S. Messa nella Chiesa di San Biagio e la deposizione di corone sulla tomba del Caduto nel Cimitero sull'isola di San Michele, e su altre due tombe vicine di piloti della Marina, quelle del capitano del Genio Navale ing. Luigi Bresciani, già citato, caduto a Venezia il 3 aprile 1916 con l'idrovolante di nuovo tipo "Bre.1", da lui stesso progettato, e del 1° tenente di vascello Luigi Bologna, precipitato a Venezia il 23 agosto 1921, con un idrovolante che stava collaudando.

Francesco Pascazio