

GIULIANO MARINI

Paolo Crosa Lenz

Giuliano Marini aveva un sogno tradotto in progetto concreto: ripetere con un Bleriot XI autentico il volo di Geo Chavez. Grande ammiratore, studioso e raccoglitore di cimeli dell'aviatore peruviano, Giuliano Marini aveva due cose in comune con Geo Chavez: la determinazione concreta e la capacità di cogliere le sfide. Il volo come metafora della vita.

Il 23 aprile 2008 Giuliano Marini è caduto con il suo Piper Malibù precipitando nel cielo di Parma. L'incidente è avvenuto in fase di atterraggio. Imprenditore di successo (la Marini Quarries Group di Villadossola è leader mondiale in macchine per il settore estrattivo della pietra), era vice presidente della Banca Popolare di Intra e dell'Unione Industriali del Verbano Cusio Ossola.

Il *self made man* aveva conservato un forte legame con la Val d'Ossola, confermato da un alto impegno sociale; era da molti anni socio del Lions Club Domodossola nel quale aveva svolto un ruolo importante, propositivo ed operativo.

Grande appassionato di volo, nel settembre 2006 aveva organizzato all'aviosuperficie di Masera il primo *Lions' Flying Meeting* in Italia con la partecipazione di piloti provenienti da tutto il paese e dall'estero. Era presidente della speciale commissione del Lions Club Domodossola per le celebrazioni del centenario della prima trasvolata delle Alpi.

La sua figura e il suo progetto vengono ricordati in questa memoria degli amici piloti Giovanni Fornaroli e Ugo Lana.



IL SOGNO DI UN PILOTA OSSOLANO

Giovanni Fornaroli e Ugo Lana

Giuliano Marini da alcuni anni era solito organizzare con gli amici piloti Ugo Lana e Giovanni Fornaroli dei *tour* nei paesi europei e nel nord Africa con il suo aereo, un Piper Malibu pressurizzato a turbina; in particolare con Ugo era stato anche negli Stati Uniti e, oltre al volo, li accomunava la passione per l'arte e la storia. Era un punto di riferimento per tutti all'aviosuperficie di Maserà che aveva contribuito in maniera determinante a realizzare e a ricostruire dopo l'alluvione del 2000. Con la grande esperienza che aveva acquisito in campo aeronautico, grazie a decenni di attività su aerei diversi, dava consigli e nozioni tecniche ai neofiti, incantando l'ascoltatore quando raccontava dei due incidenti accadutigli prima di quello fatale, che aveva superati per abilità e autocontrollo. Per il pioniere dell'aviazione Geo Chavez, il primo trasvolatore delle Alpi, aveva una grande ammirazione, quasi una venerazione che l'aveva portato ad interessarsi alle sue imprese ancor prima di conseguire il brevetto di pilota. Aveva una invidiabile raccolta di testi, di fotografie e di cimeli dell'aviatore peruviano. Giuliano considerava l'impresa di Geo paragonabile se non superiore all'allunaggio degli astronauti, atteso che era solito rimarcare come allora «non si sapeva neppure perché l'aereo stava in aria»; in effetti il supporto teorico e tecnologico dei pionieri era ben poca cosa, sopperita da un grande coraggio che rasentava la temerarietà. Per le manifestazioni del centenario Giuliano si era premurato di trovare un Bleriot XI da restaurare e da far volare nella ricorrenza, ripetendo l'impresa, ed aveva affidato a Michael Carson, pilota svedese di linea, appassionato meccanico e restauratore di aerei d'epoca, l'incarico della realizzazione, essendo il proprietario dell'unico esemplare autentico di Bleriot XI oggi in grado di volare. Nell'estate del 2007 Marini, Lana e Fornaroli avevano programmato un volo a Capo Nord e al ritorno avevano fatto tappa nei pressi di Malmoe in Svezia da Michael per consegnare alcuni pezzi di motore approntati nell'officina di Giuliano; nella pianura svedese non è una rarità avere una aviosuperficie fuori dalla porta di casa e Carson e la moglie Inge, anche lei pilotessa, si erano organizzati per dar-





In questa e nella pagina a fianco il Bleriot XI restaurato da Michael Carson, Malmoe (Svezia).



ci una dimostrazione di volo del Bleriot. Viene bloccato l'aereo con degli zoccoli perché privo di freni, viene spruzzato olio di ricino sul motore Gnome Omega a sette cilindri che ruota su se stesso insieme all'elica, olio che arriverà regolarmente addosso al pilota, e in sincronia tra marito che ruota con le mani violentemente l'elica e moglie che al posto di guida provvede al contatto elettrico, il motore si avvia in maniera incerta; l'elica ruota quindi al massimo dei giri non avendo alcuna possibilità di regolare la velocità se non mettendo a massa l'apparato elettrico per pochi secondi, diversamente le candele si sporcano non producendo più la scintilla, e il tutto si blocca. Fu una grandissima emozione vedere questo delicato mezzo con struttura in frassino, bambù e tubi di acciaio, rivestito in tela gommatata, librarsi in aria e compiere delle evoluzioni per circa dieci minuti con cambio di rotta grazie allo svergolamento alare prodotto da tiranti comandati manualmente da un volantino che fa da argano. L'atterraggio fu da cardiopalma perché le ruote, tipo bicicletta, sembravano sfasciarsi all'impatto con il terreno. Quello che si era visto a Malmoe non doveva essere dissimile dai voli preparatori di Chavez.

Giuliano dalla conoscenza tecnica dell'aereo e dalla sua esperienza di volo aveva ipotizzato una particolare teoria circa i motivi dell'incidente accaduto a Chavez quando ormai la sfida era vinta. In Val d'Ossola il 23 settembre 1910, una giornata serena, il vento sicuramente spirava dal lago verso nord. Poiché Chavez proveniva da nord avrebbe dovuto atterrare contro vento come da manuale, ma avendo sorvolato la pista segnalata da lenzuola bianche per visionarla dall'alto e fatto inversione di 180 gradi, si era trovato con il vento in coda che era andato a sommarsi alla curva a sinistra e alla sincrona rotazione dell'aereo provocata dall'elica al massimo dei giri; il tutto lo aveva fatto scivolare d'ala schiantandosi al suolo rovinosamente. Dalle foto d'epoca infatti si vede frantumata l'ala sinistra e preservata l'ala destra che, intatta, è esposta al museo di Domodossola. Pura fantasia o ipotesi vicino alla realtà? Giuliano Marini ne era convinto, anche perché è quasi impossibile giustificare la vita spezzata di un eroe dell'aviazione sul traguardo raggiunto.