

C'ERA UNA VOLTA, PIÙ DI VENT'ANNI FA...

Silvia Sorlini

In uno splendido lunedì mattina, cielo terso, visibilità infinita come in Lombardia ne vediamo raramente, noi siamo in volo, rientriamo da Fano con il nostro P66 I-FE-VM. È molto presto, le condimeteo la sera precedente erano proibitive, ed ora io devo rientrare al lavoro. Siamo con Garda app, non c'è nessuno in frequenza quando sento entrare il Piper Pa18-150 Super Cub I-LSBC che chiede l'autorizzazione all'ingresso. Appena posso, so che non è corretto, me ne esco con un sonoro "Ciao papà!". Non l'avessi mai fatto! Papà ricambia il saluto, ma si lancia in un'amichevole chiacchierata con il controllore (che gli dà corda) e gli racconta che sono sua figlia, che volo molto bene, che lui ormai è anziano e che ora sono io l'aquila di famiglia (su P66...). Naturalmente mi vergogno, ma apprezzo questi complimenti affettuosi da parte di un padre che non ne è avvezzo. Io so di non essere un'aquila, mi definisco "fagiana" per le mie scarse qualità di volo, anche se supportate da una grande passione. Ho conseguito il Brevetto nel 1988 all'Aero Club di Brescia con Rizzardo Trebbi, e qui non mi dilungo a parlare di lui perché scriverei un poema, dico soltanto che per me è stato un grande istruttore e lo ricordo con infinita nostalgia. Il nostro corso era molto affiatato, così tanto che mi sono anche innamorata! Da allora condivido la mia vita con Giovanni Marchi ed insieme abbiamo coronato il sogno di vivere sulla nostra aviosuperficie: casa, hangar e pista di 900 metri. Ho volato con diversi aerei e tra tutti mi piace ricordare il Colibrì MB2 I-DIDU sul quale ho praticamente trascorso tutta la mia gravidanza, vari J3/L4 e quelli sui quali volo in questo periodo, il T6 Harvard I-HR-VD ed il Fiat G46 I-AEKA. Proprio quest'ultimo, il "Gigetto", era l'aereo preferito di papà e non posso dargli torto, è un aereo splendido.

Il Macchino I-LUGI
è stato il primo
aereo di Luciano
Sorlini



70 - VFR AVIATION

Molti conoscono la Luciano Sorlini Spa, non solo per la commercializzazione e l'assistenza di tutta la galassia Rotax per aviazione, ma anche per le officine specializzate nella manutenzione e restauro, e per il Museo Volante, i cui aerei, tutti in perfette condizioni di volo, provengono in gran parte dalla collezione personale di Luciano Sorlini. Ma quanti conoscono davvero la storia di questo visionario imprenditore appassionato di volo?



Luciano Sorlini in volo con l'Avia FL3 I-AVIG



Luciano in volo con il SAAB Safir I-LUXI, aereo che oggi fa parte della collezione

Mio papà, Luciano Sorlini

Bresciano doc, classe 1925, fin da ragazzo si dedica all'aeromodellismo frequentando i corsi organizzati dalla RUNA. A 18 anni parte per il fronte arruolandosi volontario nella XMas e, catturato dagli Americani, trascorre due anni di prigionia in Texas. Tornato in Patria lavora nella fabbrica di esplosivi di famiglia e finalmente, nel 1951, consegue a Ghedi, istruttore Battaglia, il brevetto di pilota civile sul Piper L4 I-PIPA, lo stesso che, restaurato, fa oggi parte della collezione. L'anno successivo acquista l'Aermacchi MB308 I-LUGI sul quale, pochi anni dopo, all'età di un anno farò il mio "battesimo del volo" tenuta in braccio da Serenella Sartori, ella stessa pilota. Mi piace pensare ad un segno del destino. Successivamente acquista il Saab Safir 91C I-LUXI (in collezione) e nel 1956 consegue l'abilitazione IFR, primo civile non professionista in Italia. Seguiranno alcuni anni molto belli, a Ghedi, vicini ai "Diavoli Rossi" tra i quali nel mio cuore resta il mio "zio" Davide Albertazzi. Papà partecipa a molte gare, spesso co-pilota il suo caro amico Piero Pasotti (oltre che

pilota validissimo costruttore aeronautico), qualificandosi sempre ai primi posti. Io in realtà mi chiamo Silvia Vittoria perché sono nata in concomitanza di una sua vittoria ad un Giro di Lombardia, e ne conservo gelosamente la medaglia d'oro. Molte altre sono le gare a cui partecipa: oltre al Giro di Lombardia, il Giro di Sicilia, il Circuito di velocità Città di Livorno, la Coppa delle Dolomiti, l'Esaveneto... Dal suo libretto di volo di quegli anni troviamo che ha volato anche con: Avia FL3 I-AVIG, Fairchild I-FRIF (di suo fratello), Caproni Ca100 I-COMA, Nardi FN305 I-VIBI, Rondone I-BAZZ, Airone I-PUPI (di Piero Pasotti), Stinson L5 I-AEFE e Piper PA20 I-LOSS. Nei primi anni '60 papà tralascia il volo per dedicarsi ad un'impresa tutta sua, uscendo dall'azienda di famiglia e fondando uno stabilimento per la produzione di esplosivi per uso civile, la Explo.

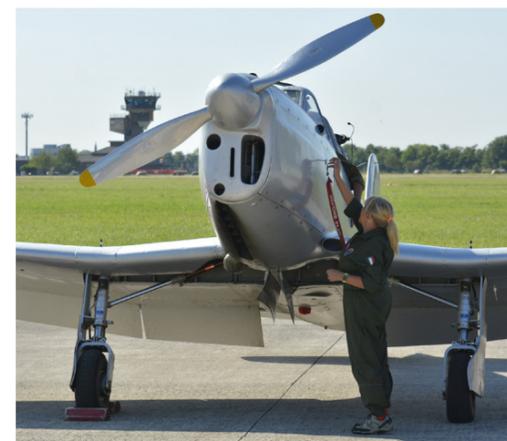
Inizia l'avventura aeronautica

Nel 1980 rispunta il vecchio interesse per il volo ed acquista il Beech Bonanza A36TC I-LSBV (in collezione), e la



La medaglia vinta per il primo posto al Giro Aereo di Lombardia con il Macchino I-LUGI

Luciano Sorlini accanto al Macchino I-BIOH restaurato con la livrea originale AM



Silvia fa i controlli prevolo al Fiat G46 I-AEKA



Il Beechcraft Bonanza I-LSBV in atterraggio a Pavullo (Foto Andrea Colombo)

sua passione è tale che si trasforma in vera e propria impresa per l'aviazione generale. Nel 1981 inizia l'avventura: revisione di motori e componenti nell'Officina di Carzago e revisione di cellule nell'Officina di Montegaldella. Ci fu un approccio anche alla costruzione. Per questo acquista e restaura le ex Officine Aeronavali sull'Aeroporto Nicelli al Lido di Venezia, sperando di poter costruire in piccola serie l'F22 Pinguino insieme a Stelio Frati, con il quale si era associato, pensando anche al rinnovo flotta dell'Aero Club d'Italia (siamo ormai a fine anni '80). Purtroppo verrà scelto il francese TB9 Tampico e successivamente i rapporti con Frati si riveleranno disastrosi. È in questi anni che si appassiona al restauro di velivoli storici, il primo dei quali è naturalmente il Fiat G46. Il suo braccio destro è Mario Simoni, all'epoca giovanissimo e tutt'ora nostro irrinunciabile collaboratore. Oggi in hangar ci sono nuovi aerei che, grazie alla collaborazione di Mario Simoni e di mio marito Giovanni Marchi, vengono mantenuti in perfette condizioni e continuano a volare: Aermacchi MB 308 I-BIOH (ora di proprietà dell'amico Sandro Messina), Avia FL3 I-AVIG, Harvard MK4 I-HRVD, Piper L4 I-PIPA e Saab Safir 91C I-LUXI. Per inciso, il Fiat G46 vola con la Pattuglia Legend a stretto contatto con l'A-

eronautica Militare. A questi si è aggiunto recentemente il P51F Mustang "Lil Margaret" marche N51BS. Questi aerei, insieme anche al Beech Bonanza, fanno parte del Museo Volante basato sulla nostra aviosuperficie di San Martino, a Ceresara.

Il T6 Harvard I-HRVD in decollo da Ceresara (Foto Cirillo Donelli)



L'AZIENDA OGGI

La Luciano Sorlini Spa è Officina certificata EASA PART 145 e FAA Repair Station per la manutenzione e revisione di velivoli monomotori a pistoni, motori Lycoming, Continental e Rotax, carburatori, impianti iniezione, magneti, starters ed alternatori, componentistica oleodinamica, tubazioni flessibili e cavi comando, strumenti di volo. Installazione e verifica periodica di apparati radio e di navigazione, verifica periodica attrezzature di controllo e controlli non distruttivi (liquidi penetranti e polveri magnetiche). È anche Impresa Certificata EASA PART-M per la gestione della navigabilità continua (CAMO), e concessionario esclusivo Motori Rotax (Italia e altri Paesi), Dealer Hoffmann Propeller e Trig Avionics

www.sorlini.com





Lo spettacolare Mustang "Lil Margaret", da poco entrato in collezione Museo Volante

Mustang "Lil Margaret", da poco entrato in collezione Museo Volante

Il fenomeno VDS e la Rotax

Nel frattempo un nuovo mondo sta crescendo velocemente ed evolvendo verso macchine performanti: il VDS. Nei primissimi anni 2000 inizia una collaborazione con Rotax per i motori certificati finché, nel 2004, diventiamo concessionari esclusivi per l'Italia ed altri territori esteri. Luciano resta in azienda fino al 2012, e quando si ritira per problemi di salute, vuole che sia io a prendere il suo posto. Questa sua scelta è stata per me motivo di grande soddisfazione. Luciano è stato un uomo di tanti interessi, tra l'altro ha corso anche alcune edizioni della Mille Miglia, negli anni in cui non era soltanto una rievocazione storica, ma io dico spesso che mio padre ha avuto tre grandi passioni nella sua vita: le donne, gli aerei e l'arte. Parlando in generale ha amato la Bellezza. Ha sempre avuto grande stima e considerazione per le donne, ma il resto del racconto ovviamente lo tralascio. L'arte è stata determinante nella sua vita: negli anni '60 comincia a frequentare Venezia, ne resta affascinato e rileva il pa-



La Galleria del museo MarteS di Palazzo Buzzoni, a Calvagese

lazzo sul Canal Grande, già dimora della famiglia Grimani. Dalla stessa proprietà acquisisce in seguito il Castello di Montegalda vicentina. Entrambi gli edifici monumentali vengono sottoposti ad un necessario intervento di restauro che cura in prima persona, e dovendoli arredare convenientemente frequenta i maggiori antiquari e studiosi italiani. Nel tempo affina le sue conoscenze e, dotato di un innato istinto, sa riconoscere e scegliere le opere più singolari e prestigiose. Diviene quindi un appassionato collezionista e nasce così un'importante collezione dedicata in massima parte al '700 Veneto, ma con esempi anche dei secoli precedenti, iniziando dal '300. L'insieme di 183 opere sono ospitate in 14 ambienti nel Palazzo Buzzoni di Calvagese, in provincia di Brescia, al museo MarteS

www.museovolante.it
www.museomartes.com

IL "MACCHINO" AERONAUTICA MACCHI MB 308 I-BIOH

Luciano Sorlini ne possedette un esemplare con marche I-LUGI, che fu il suo primo aereo. Lo acquistò nel 1951 e partecipò a numerose gare qualificandosi sempre tra i primi classificati. L'I-BIOH fu costruito nel 1950 con numero di costruzione 121 Marche Militari 53074. Faceva parte del lotto di 80 macchine ordinate dall'Aeronautica Militare per rinfrescare la sua linea di aerei da addestramento, ma soprattutto per sostenere la rinascita dell'industria aeronautica nazionale dopo la guerra. L'I-BIOH rimase di proprietà dell'AM fino al 1966, passando poi in esecenza a vari Aero Club a cominciare da Biella e poi Torino. Durante la permanenza all'Aero Club Torino partecipò, con il pilota Emilio Tessera Chiesa, a diverse edizioni del Giro dei Castelli Piemontesi, vincendo nel 1963 la terza edizione della gara. Nel 1965 l'I-BIOH passò all'Aero Club di Parma e da questo momento l'Aeronautica Militare ne cedette la proprietà. Seguì la vendita ad un privato nel 1974 e l'utilizzo da parte dell'AeC Bolzano fino al 1986, quando Luciano Sorlini lo rilevò ed avviò il completo restauro riportandolo all'originale livrea grigia con le coccarde tricolori dell'AM. Nel novembre 2015 il Macchino è diventato di proprietà di Alessandro Messina ed è tornato nella sua antica sede dell'Aeritalia, presso l'AeC



Il Macchino I-BIOH in decollo dall'aeroporto di Trento (Foto Federico Bertolli)

Torino, suscitando ricordi commossi da parte dei tanti piloti anziani che lo avevano pilotato e ben lo ricordavano. L'aereo viene sempre considerato parte della collezione e della storia di Luciano Sorlini, al quale appartiene anche il simbolo del papero bendato e con le cuffie riportato sulla coda dell'I-BIOH che ricorda il suo essere stato il primo pilota civile non professionista ad avere conseguito in Italia l'abilitazione IFR negli anni '50.

IL "GIGETTO" FIAT G46-4B I-AEKA

Questo addestratore militare fu sviluppato dall'ing. Faraggiana con la supervisione dell'ing. Gabrielli nell'immediato dopoguerra, fu prodotto nelle varianti mono e biposto in 225 esemplari e fece il suo primo volo nell'autunno del 1947 con il pilota collaudatore Vittore Catella. Fu venduto in Argentina, in Siria ed in Austria con diverse motorizzazioni. Naturalmente l'Aeronautica Militare Italiana ne acquistò parecchi esemplari e, a partire dal 1958, una cinquantina di essi furono progressivamente ceduti agli Aero Club. Quando esaurirono le ore di volo vennero quasi tutti radiati e demoliti, in quanto troppo onerosi da gestire e mantenere. L'esemplare della collezione fu acquistato da un produttore di macchine agricole che lo teneva esposto alle intemperie nel piazzale antistante lo stabilimento. Fu restaurato dalle Officine Sorlini in circa tre anni di lavoro e venne terminato nel 1989. Ha una struttura interamente metallica e monta un motore Alfa Romeo 115 Ter da 225 hp, velocità di crociera 145 Kts (270 Km/h), tangenza 17.700 ft (5.400 metri), autonomia 620 NM (1.000 Km)



Il Fiat G46 I-AEKA fa parte della formazione Legend (foto Augusto Laghi)

Luciano a bordo del Fiat G46, il suo aereo preferito

