

ISTITUTO LOMBARDO ACCADEMIA di SCIENZE e LETTERE

---

INCONTRO DI STUDIO N. 100

SCIENZA E... NON SOLO  
L'ISTITUTO LOMBARDO PER LUCIANO MARTINI

*A cura di Marcella Motta<sup>(†)</sup> e Adele Robbiati Bianchi*

Milano, 19 giugno 2018



Istituto Lombardo di Scienze e Lettere

---

MILANO  
2019

## LUCIANO MARTINI SCRITTORE

RENATO MASSA (\*)

SUNTO. – Luciano Martini fu un personaggio multiforme, intelligente e accurato che nella vita avrebbe potuto giocare molti ruoli diversi e che in effetti lasciò anche ampie tracce di questa grande versatilità. Nel mio intervento mi limito a parlare della sua opera letteraria. L'opera prima è un libro-saggio dedicato alla figura di Geo Chavez, un giovane che si appassionò alle prime aeromobili che in Francia ebbero un momento straordinario nei primi anni del ventesimo secolo. Chavez era destinato ad arrivare per primo a valicare le Alpi col mezzo aereo, purtroppo schiantandosi e perdendo la vita al suo arrivo a Domodossola, nel mese di settembre del 1910. Dunque, possiamo anche affermare che la scelta del personaggio di Chavez da parte di Martini si basi su una profonda stima e anche affinità su valori civili ed etici. Tra i numerosi argomenti affrontati nel libro ce n'è uno in particolare di cui devo occuparmi oggi: i motivi della caduta fatale che costò la vita al giovane aviatore, motivi che non furono mai completamente sviscerati e che Martini affronta con un piglio degno di un professore che difende la memoria di un giovane allievo perito in servizio. Martini esclude decisamente che la caduta potesse essere ricondotta a un errore umano di manovra in fase di atterraggio. No, il giovane Chavez era abbastanza esperto da non potere assolutamente cadere in una simile, rudimentale trappola. Molto più realistica appare l'ipotesi di un cedimento strutturale. Icaro ha compiuto il volo che aveva promesso ma il sole implacabile ha sciolto la cera delle sue ali facendolo precipitare, e il fatto che la caduta si verificò da soli dieci metri di altezza non sarà motivo di consolazione né di salvezza.

\*\*\*

ABSTRACT. – Luciano Martini was an intelligent and accurate many-sided person who could have played, in his lifetime, many different professional roles and in fact left on this world clear footsteps of his versatility. In this short paper I am referring just to his literary activity. His main literary piece of work is an essay book dedicated to the figure of Geo Chavez, a young man who became interested to the first aircrafts that in fact had an extraordinary time of interest in France, at the beginning of the twentieth century. Chavez was due to be the first to succeed to cross the Alps by the aerial mean, although he unfortunately precipitated and lost his life at his arrival in Domodossola, on

---

(\*) Dipartimento di Biologia, Università degli Studi di Milano, Italia.  
E-mail: renato.j.massa@gmail.com

September 1910. I believe that the choice of Martini to tell this heroic and tragic story was due to a deep personal evaluation and to a strong affinity of civil and ethical values. Among the various subjects treated in this book, I wish to point out the cause of the fatal fall that took the life of the young Chavez. This cause was never fully understood since 1910, that is through a entire century but it is accurately discussed by Martini by means of a rational and passionnal approach worthy of a master who defends the memory of a young pupil lost while being in service. Martini resolutely refuses to believe that the fall of the aircraft might have been due to a human mistake in the maneuver of landing. He believes that the young Chavez was a pilot experienced enough to avoid such an elementary mistake. He is sure and does demonstrate that much more realistic is the hypothesis of a structural collapse of the aircraft itself. Therefore, Chavez fall was comparable to that of Icarus that accomplished his promised flight but finally precipitated due to the wax fusion of his wings. The fact that his fall happened just in the lowest ten meters of altitude was neither a reason of consolation nor of salvation.

Iniziando il mio breve intervento, desidero anzitutto ricordare il mio primo incontro con il professor Luciano Martini che avvenne esattamente cinquanta anni fa, ai primi di settembre 1968 quando io, neolaureato in ansiosa ricerca di una sistemazione, approdai per la prima volta ai laboratori di endocrinologia di via Andrea del Sarto. Quando entrai nello studio del Maestro e potei stringergli la mano, la mia sensazione fu tale da potere essere tradotta con queste parole:

“In realtà, questo signore non sembra affatto un Professore universitario italiano, sembra invece un attore americano”.

Dopo cinquant'anni, oggi penso che Martini fosse un personaggio multiforme, intelligente e accurato che nella vita avrebbe potuto giocare molti ruoli diversi e che in effetti lasciò anche ampie tracce di questa grande versatilità.

Martini fu anche appassionato melomane e ottimo scrittore saggista di temi specializzati che egli affrontò con un piglio da accurato storico. La sua opera letteraria prima è la storia straordinaria di Geo Chavez, un giovane nato in Francia da famiglia originariamente peruviana alla fine del secolo 19°, che si appassionerà alle prime aeromobili che proprio in Francia ebbero un momento straordinario nei primi anni del ventesimo secolo (*Fig. 1*). Il giovane era destinato ad arrivare per primo a valicare le Alpi col mezzo aereo, purtroppo schiantandosi e perdendo la vita al suo arrivo a Domodossola, nel mese di settembre del 1910, a soli 23 anni (*Fig. 2*).



Fig. 1.

Su questa opera di Martini, decisamente fuori dal comune per la sua vastità, la sua accuratezza e le sue molteplici implicazioni disciplinari, vorrei tentare un'analisi a partire dalle possibili fonti della sua ispirazione fino alle insolite modalità del suo svolgimento, tutti elementi che a mio parere, ci possono dire molto sulla personalità di Martini.



Fig. 2.

In primo luogo, come mai la scelta di questo particolare argomento? Bene, a parte il fatto, non trascurabile, ricordato dallo stesso Martini, del racconto ricorrente dell'impresa del giovane aviatore che egli ebbe ad ascoltare in famiglia negli anni dell'infanzia, mi sembra che il tema del volo possa simboleggiare molto bene il desiderio di base che muove un grande scienziato, quale certamente fu Martini, desiderio di spaziare in alto nell'ambito delle conoscenze, quindi da un lato un grande volo metaforico, ma anche, ricordando i moltissimi voli aerei reali di Martini in giro per il pianeta a portare ovunque fosse possibile la parola della scienza, il volo fisico vero e proprio che, come anch'egli deve aver chiaramente pensato, è compagno fatale e oggi quasi inevitabile del volo intellettuale.

Volando sui grandi jet che oggi percorrono le rotte intercontinentali, Martini deve avere spesso riflettuto – come del resto capita a tutti noi – su quale enorme progresso alla tecnologia del volo era toccato in sorte in meno di un secolo. Da questo pensiero a quello dei pionieri è facile saltare e, tra i pionieri del volo, la focalizzazione sul personaggio di un giovane ardimentoso e pervicace che perse la vita raggiungendo un grande obiettivo è quasi ovvia per una mente agile come quella di Martini.

Chi era Geo Chavez? Questa è una bella domanda la cui risposta – fornita dallo stesso Martini nel suo saggio – ci dice molto sulla scelta di questo particolare personaggio.

Scriva Martini:

*“Geo Chavez nasce a Parigi il 13 giugno 1887; come allora usava, egli vede la luce in casa, al N. 83 della rue Jouffroy (oggi, come dice l'indicazione stradale recentemente cambiata, rue Jouffroy d'Abbans 1751-1832, Inventeur de la Navigation a vapeur), dove la sua famiglia abitava da quando era giunta a Parigi, tre anni prima, dal Perù (1). La strada si trova nel 17° arrondissement, un, quartiere vivace, interessante, centrale, anche se non elegantissimo. Diciamo un quartiere di gente ricca, dell'alta borghesia operosa. La via in cui viveva la famiglia Chavez inizia dall'avenue de Wagram, vicino all'Etoile (oggi piazza Charles de Gaulle), attraversa il boulevard Malesherbes e sfocia nei pressi della Gare Saint Lazare, in una piazzetta vicino alla rue de Rome.”*

Alla nota (1) del relativo capitolo si può inoltre leggere:

*“La casa dove è nato Geo non esiste più. Erroneamente, Conenna, nel suo libro, dice che Geo è nato in rue Fourcray, dove ebbe invece la sua ultima dimora”.*

Dunque, Geo Chavez ha anzitutto il crisma di personaggio internazionale dell'alta borghesia operosa, tale da potersi permettere l'acqui-

sto di aeromobili sperimentali e la partecipazione a gare fondamentali per lo sviluppo futuro dello “sport” del volo. Di “sport” si parla del tutto giustamente dato che il puro e semplice fatto di volare sugli aerei monoposto di quel tempo significava anche essere impegnati in un duro lavoro ai comandi che non avevano nulla di morbido o facile.

A tale proposito scrive ancora Martini nel capitolo che tratta “L’aviazione dal 1903 al 1910”:

*“I sistemi di controllo dei cambiamenti di direzione erano talmente primordiali che ... la possibilità di far girare un aeroplano (di 180°, per farlo tornare indietro, n.d.r.) era allora affidata a due meccanismi. Prima di tutto, al timone di direzione, posto di solito verticalmente sulla coda dell'apparecchio e poi al così detto ‘gauchissement’ delle ali. ... Le curve più strette si ottenevano agendo simultaneamente sul timone direzionale e sul meccanismo del ‘gauchissement’. Risulta chiaro qual energia fisica ci volesse per fare ritrarre o girare lievemente su se stessa un’ala. C’erano tiranti robusti e meccanismi di leve; c’erano le così dette corde da pianoforte (omissis) ma tutto doveva essere azionato dalla forza atletica di pilota che per di più doveva sempre agire contro la pressione dell’aria che era ovviamente essenziale per sostenere in volo l’apparecchio.”*

Chavez era quindi anche un autentico sportivo, direi quasi senza tema di esagerare un atleta, ma Martini, volendo completare l’immagine del personaggio, ci avvisa anche del fatto che “era un uomo semplice, democratico, amico degli umili” ... che “era certamente un uomo coraggioso”. Inoltre, che “gli piaceva molto scherzare e talora aveva delle uscite veramente irresistibili, ma la sua ironia non era mai cattiva. Era di una tenacia che nulla poteva scuotere ma nello stesso tempo era dolce e non appariva mai irritato. Amava gli umili e soprattutto la semplicità e la sincerità” ... “I suoi mezzi gli avrebbero permesso il lusso ma amava invece la vita semplice e attiva”.

Dunque, possiamo affermare che la scelta del personaggio di Chavez da parte di Martini si basi su una profonda stima e anche affinità di valori etici. Dalle poche righe sopra citate, tratte dal primo capitolo del libro, si possono inoltre desumere le fondamentali caratteristiche dell’opera di Martini: egli intende raccogliere e mettere nero su bianco in un unico volume di facile consultazione tutti i documenti reperibili non solo sulla vita di Geo Chavez, ma anche sulla ricerca aeronautica del quarto di secolo in cui essa si svolse, sugli eventi storici e mondani e sui personaggi rilevanti che nel periodo suddetto fecero la loro comparsa. Questo lavoro viene svolto con una meticolosità che a me personalmente, ricercatore di stampo molto più estensivo che intensivo, onestamente

devo aggiungere meno attento ai dettagli, appare assolutamente ammi-  
revole e difficilmente raggiungibile senza una profonda formazione in  
materia di ricerca. La storia di Chavez ci parla di Martini, della sua  
straordinaria capacità di analisi prima ancora che di sintesi.

Tra i numerosi argomenti affrontati nel libro ce n'è ancora uno in  
particolare di cui devo occuparmi nel breve spazio di tempo che mi è  
concesso: i motivi della caduta fatale che costò la vita al giovane aviatore,  
motivi che non furono mai completamente sviscerati e che Martini  
affronta con un piglio degno di un Professore che difende la memoria  
di un giovane allievo perito in servizio.

Innanzitutto, Martini esclude decisamente che la caduta potesse  
essere ricondotta a un errore umano di manovra in fase di atterraggio.  
No, il giovane Chavez era abbastanza esperto da non potere assolutamente  
cadere in una simile, rudimentale trappola. Molto più realistica  
appare l'ipotesi di un cedimento strutturale che, per ovvii motivi, in  
quelle fragili e primitive macchine volanti, era assai più probabile che si  
verificasse in fase di discesa piuttosto che in qualsiasi altra fase del volo.  
Scriva infatti Martini:

*“È voce unanime che, quando il suo aereo era giunto a 10-12 metri dal  
suolo, l'ala destra del Blériot 11 si è reclinata verso l'alto, piegandosi proprio  
nel punto di giuntura con la carlinga: un guasto meccanico inatteso  
che ha immediatamente sbilanciato il piccolo velivolo. È anche voce unanime  
che Geo non si sia minimamente dato per vinto. Tutti i presenti  
hanno potuto notare che, dopo avere acceso il motore, egli ha tentato, con  
rapidità estrema, una immediata manovra correttiva per cercare di riequilibrare  
il suo aereo, spostando i timoni di profondità e di direzione... (Omissis).  
Purtroppo, anche se tecnicamente corretta, l'estrema duplice  
manovra tentata da Geo non aveva alcuna probabilità di riuscire: l'aereo,  
che si reggeva ormai solo su una singola ala, era già troppo vicino al suolo  
perché si potesse evitare la sua caduta. Per di più, proprio nel momento  
in cui i presenti hanno sentito di nuovo ruggire il motore, anche l'altra  
ala, l'ala sinistra, si è ripiegata verso l'alto, come se la sollecitazione im-  
postale da Geo nel tentativo di aumentare la velocità dell'aereo le avesse  
dato il colpo di grazia. Ma questa ci appare solo una coincidenza; infatti,  
le ali del Blériot 11 erano... tra loro interconnesse: una volta che una  
delle due si fosse staccata dalla carlinga, automaticamente venivano a  
indebolirsi anche gli ancoraggi dell'altra”.*

L'aereo, dunque, precipita, si affloscia, implode e si rovescia rovi-  
nosamente, provocando al suo pilota, Geo Chavez, le gravi ferite che  
purtroppo gli saranno fatali tre giorni dopo il suo ricovero all'ospedale

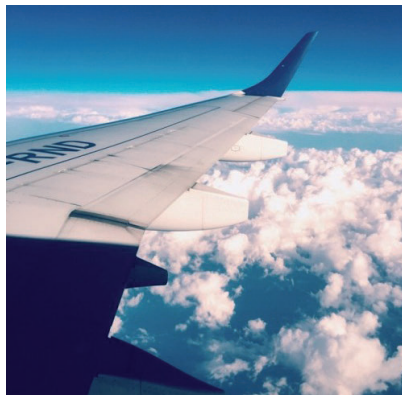
di Domodossola. La tesi di Martini è dunque che si sia trattato di un cedimento strutturale avvenuto proprio in corrispondenza di una forte sollecitazione come quella imposta dalle manovre di atterraggio: le ali, malamente inserite con un sistema a baionetta troppo corta, sollecitate improvvisamente per le manovre di atterraggio, si sono letteralmente staccate dalla carlinga una dopo l'altra con un risultato disastroso.

Icaro ha compiuto il volo che aveva promesso ma il sole implacabile ha sciolto la cera delle sue ali facendolo precipitare, e il fatto che la caduta si verifici da soli dieci metri di altezza non sarà motivo di consolazione né di salvezza.

Il destino di Geo Chavez è compiuto. Il suo ricordo verrà raccolto dai cultori della storia dell'aviazione, dell'avventura umana, della tecnica e di molti altri settori dell'attività umana. Da ultimo, almeno fino a oggi, arriverà a un grande studioso di endocrinologia, un uomo autenticamente poliedrico che in volo ha trascorso migliaia di ore della sua vita e che sul coraggio e sulla iniziativa dei giovani basava necessariamente buona parte della sua attività quotidiana di ricercatore e di docente. Ne è scaturita un'opera da ricordare ed era a me oggi che competeva questo compito. Nel concludere questa presentazione vorrei ricordare ancora una significativa frase di Martini:

“Quel giorno, Geo fu il primo uomo a contemplare da un aereo un mare di nuvole”.

Il mare di nuvole visto da un aeroplano in volo alto nel cielo (*Fig. 3*) è l'immagine con cui oggi voglio ricordare la figura del mio maestro e amico, professor Luciano Martini.



*Fig. 3.*



## RINGRAZIAMENTI

Desidero vivamente ringraziare la professoressa Marcella Motta per il suo invito che mi ha consentito di partecipare attivamente alla giornata in ricordo del mio Maestro e Amico, professor Luciano Martini.

## BIBLIOGRAFIA

Martini Luciano 2003. Geo Chavez, il primo trasvolatore delle Alpi. Edizioni Tarara.