

## AERONAUTICA

# Pascale, il progettista che il mondo ci invidia

Pubblichiamo un estratto del libro di Sergio Mazzarella, "Un secolo del settore aeronautico campano", edito da Denaro Libri.

DI SERGIO MAZZARELLA \*

Un grande progettista aeronautico che il mondo ci invidia: il professore emerito dell'Università di Napoli, Luigi Pascale.

Con il termine di "aviazione generale" si intende quel settore rappresentato da piccoli velivoli utilizzati per il volo privato, sportivo e da diporto e per il lavoro aereo inteso nella sua più ampia accezione, caratterizzati da pesi ridotti e ampia versatilità di utilizzo che li differenziano nettamente dai velivoli di linea di dimensioni maggiori rientranti nella categoria dell'"aviazione commerciale". Il tale segmento la Campania, a partire dal secondo dopoguerra in poi, si è affermata a livello internazionale come una importante protagonista, con ingegneri e tecnici capaci di ideare, progettare e realizzare aerei apprezzati e conosciuti in tutto il mondo. Gran parte del merito dello sviluppo di tali competenze sono da riconoscere a due fratelli che nell'ambito degli addetti ai lavori hanno rappresentato un importante ed appassionato punto di riferimento: i fratelli Gino e Nino Pascale Langer, la cui storia merita di essere raccontata.

## I fratelli Pascale e la nascita della Partenavia

I fratelli napoletani Giovanni e Luigi Pascale, meglio conosciuti dagli addetti come Nino e Gino, fin da piccoli appassionati del volo e affascinati dagli aerei, iniziarono ad avvicinarsi al mondo aeronautico prima della scoppio della seconda guerra mondiale costruendo aeromodelli volanti. La passione cresceva e finita la guerra i due fratelli, continuando a costruire e far volare aeromodelli sulla pista dell'aeroporto di Pomigliano, allora occupato dagli inglesi, decisero, sulla base delle cognizioni acquisite con la costruzione degli aeromodelli e quelle scientifiche di Gino Pascale, studente della facoltà di Ingegneria aeronautica di Napoli e discepolo di Umberto Nobile, di realizzare da soli e in casa un aereo vero con il quale iniziare a volare. In un campo di residuati bellici Arar di Bagnoli acquistarono una partita di 4-5 vecchi motori di aereo Continental da 65 hp utilizzati dai Piper L4 dell'esercito americano e, smontando e assemblando i pezzi recuperabili, riuscirono a mettere insieme un motore funzionante nel loro garage-officina di via Tasso a Napoli. I fratelli Pascale, all'epoca senza alcuna esperienza di aerei veri e di motori d'aereo, lo misero in moto, munito di un'elica recuperata anch'essa in un campo di residuati, insieme con un gruppo di affiatati ed appassionati amici nel loro garage, tra lo spavento dei vicini. Con l'aiu-



## UN SECOLO DEL SETTORE AERONAUTICO CAMPANO

Sergio Mazzarella  
DenaroLibri Editore  
euro 19,00

COMPRA SU DENARO.IT

to di questo gruppo di amici iniziarono a progettare e realizzare il loro aereo: Gino sviluppava il progetto e i calcoli mentre Nino organizzava l'officina e il lavoro. Tra gli amici che frequentavano il garage di via Tasso c'era anche Salvatore Gagliotta che negli anni successivi diventerà famoso per i suoi veloci motoscafi. Un aiuto venne anche dagli operai e tecnici della Magnaghi, grazie al loro amico Rolando Passardi, figlio del direttore della Magnaghi. I fratelli Pascale ovviamente non avevano alcuna esperienza di costruzione e certificazione di un aereo, impararono da soli scoprendo giorno dopo giorno le difficoltà sia costruttive sia di test e certificazione al Registro Aeronautico Italiano. Le prove durarono mesi ma alla fine la bontà del progetto fu premiata con l'autorizzazione del Rai a completare l'aereo. All'aereo fu dato il nome di P48 "Astore", inaugurando la tradizione di dare a tutti i progetti realizzati la lettera P del cognome Pascale, accoppiata all'anno di progettazione; tradizione che dura ancor oggi per le realizzazioni di Luigi Pascale con l'azienda di famiglia, la Tecnam.

Per il volo di collaudo, i fratelli Pascale riuscirono ad avere la collaborazione, gratuita, dell'asso e noto pilota collaudatore dell'aviazione italiana Nicola De Bernardi, famoso per aver vinto la coppa Schneider con l'idrovolante Macchi e per aver pilotato il primo aereo italiano a reazione, che per passione venne a Napoli per far volare l'aereo e per apprezzare la bontà del progetto. Era il 2 aprile 1952, due anni dopo l'inizio del progetto. Dopo il primo volo, il principe Gianni Caracciolo Carafa, aviatore e famoso asso della caccia italiana in guerra, volle conoscere i fratelli Pascale e si offrì di continuare i voli per ottenere il certificato di aeronavigabilità. Con il Principe, i fratelli Pascale iniziarono a volare con il proprio aereo e ottennero la certifi-

cazione di aeronavigabilità dal Rai di Roma e il P48 prese parte al IV Giro Aereo di Sicilia e al Circuito dei 7 laghi organizzato dall'Aero Club di Varese di quell'anno.

L'esperienza maturata nella costruzione di questo primo aereo fece acquisire e crescere le competenze costruttive dei fratelli che, anche in considerazione delle esperienze di gara maturate, decisero di cimentarsi nella progettazione e realizzazione di un nuovo aereo di impostazione più sportiva; il finanziatore fu il Principe Caracciolo. Il velivolo progettato era ad ala bassa, triposto, a carrello biciclo retrattile, motorizzato da un Continental da 90 Hp e fu chiamato P52 "Tigrotto".

Anche il P52 fu collaudato da De Bernardi e risultò perfetto, volava tanto bene che non ebbe bisogno di alcun aggiustamento o modifica. Con il P52 Tigrotto era nato il nome Partenavia, che significava Aviazione Partenopea. Ormai era chiaro che il P52 era un ottimo velivolo e vinse il Giro Aereo del Golfo di Napoli il 6 giugno 1954, bisognava però andare oltre. I fratelli Pascale già pensavano ad un velivolo più veloce concepito per le gare. Il 4 maggio 1955 il P55 "Tornado" staccò le ruote da terra per il primo volo che risultò molto soddisfacente. Il nome Partenavia si affermava ed era ormai ben conosciuto. Il Tornado era l'emblema di questa piccola grande ditta e nel 1956 vinse il prestigioso Giro Aereo di Sicilia. Si mise mano all'elaborazione del progetto P57, velivolo quadriposto ad ala alta, adatto ad una produzione industrialmente economica e di serie. Il P57 "Fachiro" risultò vincitore di numerosi Giri Aerei Di Sicilia e d'Italia e fu prodotto in 35 esemplari dal 1958 fino alla metà degli anni sessanta.

## La Partenavia cresce

Furono soprattutto le partecipazioni alle manifestazioni



A sinistra l'ingegnere Luigi Pascale, fondatore assieme al fratello Giovanni della Partenavia prima e poi della Tecnam, è professore emerito dell'Università di Napoli. A destra i fratelli Giovanni e Luigi Pascale affianco al velivolo P48. Sotto l'aereo P. 2006T



sportive e i successi conseguiti a far conoscere ed a portare alla ribalta la Partenavia e gli aerei progettati dal professor Luigi Pascale, prima assistente e poi professore ordinario di costruzioni aeronautiche dell'Università di Napoli e discepolo, insieme al professor Luigi Napolitano, del generale professore Umberto Nobile. Il professor Luigi Pascale è stato il docente e una sorta di "mentore" di varie generazioni di ingegneri aeronautici laureati al prestigioso Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale dell'Università - il Dias - "Federico II" di Napoli, offrendo ai suoi studenti la singolare particolarità di integrare gli insegnamenti teorici delle aule universitarie agli approfondimenti pratici, e probabilmente più apprezzati dagli studenti, nelle officine della Partenavia, dove si toccavano con mano e si mettevano in pratica gli insegnamenti teorici universitari. Il suo molteplice contestuale ruolo di docente, ricercatore, imprenditore, appassionato ha determinato in Campania uno stretto e proficuo legame dell'università con l'industria, costituendo un esempio "ante litteram" di quello che oggi si chiamerebbe "spin off". Dal garage-officina di via Tasso a Napoli si passò ad un capannone ad Arzano, per poi inaugurare nel 1970 un moderno ed ampio complesso di 60.000 mq appositamente costruito a Casoria ai bordi della pista dell'Aeroporto di Capodichino. Al salone di Parigi del 1965 la Partenavia presentò il P64 Oscar, un velivolo solido e pratico a basso costo destinato a superare la quota dei 100 modelli prodotti e che ha segnato la vera affermazione all'estero dell'azienda partenopea. Nel 1970 tre di questi aerei furono acquistati dal Ministero degli interni per la Polizia per il pattugliamento stradale; si trattò della prima fornitura ad un ente statale da parte della Partenavia. Intanto, nel 1966 era stato realizzato il P66, altro successo prodotto in 300 esemplari, che era un biposto ad ala alta. Il nome della Partenavia è però indissolubilmente legato al P68, il bimotore italiano di aviazione generale per eccellenza, ancora apprezzato e prodotto, con molti aggiornamenti e migliorie, dalla Vulcanair di Carlo e Remo De Feo negli stabilimenti ex Parte-



navia di Casoria.

Il professor Luigi Pascale iniziò ad impostare tale progetto nel 1968 come bimotore ad ala alta a sei posti. Il primo prototipo, realizzato in un grosso garage di Arzano, volò per la prima volta il 25 maggio 1970, l'anno successivo ottenne la certificazione Rai e Faa. Nel 1974 venne messo sul mercato la prima versione di serie, il P68 B. Nel 1976 fu realizzata la versione Observer caratterizzata da un'ampia sfinestratura trasparente anteriore che gli assicurava una visibilità eccezionale, particolarmente adatto per la sorveglianza del territorio, che effettuò il primo volo a febbraio 1976 e che fu acquistato in Germania dalla Polizia tedesca, che recentemente è tornata ad acquistare alcuni P68 prodotti dalla Vulcanair a riprova della bontà dell'aereo. Tale velivolo è capace di restare in volo senza rifornimento anche fino a circa 10 ore, pertanto è capace di decollare dalla estremità sud della Calabria, volare fino a Milano e tornare al punto di partenza senza scalo ed a costi contenuti. Per tali capacità fu acquistato dal Ministero dell'Interno per dotare la Polizia di una flotta di aerei per la sorveglianza del territorio e della rete stradale. Nel 1981 la Partenavia fu acquistata dal gruppo Aeritalia attraverso la Svam (70 per cento) e la Fima (30 per cento). Nel 1993 l'Aeritalia la cedette all'azienda milanese Aerocosmos spa la quale però incontrò difficoltà finanziarie che portarono l'azienda alla chiusura per bancarotta nel marzo 1998; sarà poi acquistata dalla gestione fallimentare dall'Ing. Carlo De Feo che riprenderà, grazie al suo impegno, l'attività con il marchio Vulcanair.

\*autore del libro "Un secolo del settore aeronautico campano. Una storia poco conosciuta"