

SI PARLA DI...

LUIGI PASCALE, IL PROGETTISTA E COSTRUTTORE DI AEREI CONOSCIUTO IN TUTTO IL MONDO

Dagli aerei di carta ai gioielli del cielo

di Mirko Locatelli

La sua ultima uscita pubblica è stata nel gennaio scorso, quando tenne una lectio magistralis alla facoltà di Ingegneria sul tema: "Il segreto dell'Ala - Tra Scienza ed Empirismo alle origini dell'Aviazione". Quel giorno tutto il mondo dell'aeronautica andò a lezione da Luigi Pascale: c'era la folla delle grandi occasioni, tantissimi giovani studenti e tutte le anime del settore aerospaziale campano. Il professore fece un appassionato excursus storico scientifico di quella straordinaria avventura umana che è il volo. Dalle prime teorie di Isaac Newton agli esperimenti di Otto Lilienthal, dai fratelli Wright agli studi di Kutta, Joukowski e Lancaster. La grande passione di Pascale si ripropose immutata ai tantissimi accorsi e la sua lezione si concluse con un lungo applauso tributato in piedi da tutta la sala.

Ma vediamo chi è questo mago di aerei, che oggi ha 88 anni, e perché il suo fascino resiste al tempo. Beneventano di nascita, Luigi Pascale è stato attratto dal volo fin da bambino, quando lanciava dai balconi di casa sua aeroplanini di carta che atterravano sui tetti sottostanti. Aveva 11 anni e il fratello Giovanni 10: insieme costruivano con fogli di quaderno modellini che cercavano di far volare sempre più lontano. Quei modellini di carta furono

la prima espressione del grande interesse che li portò all'aeromodellismo. Seguirono i primi aerei-giocattolo fatti volare nella piazza del paese, tra gli applausi dei compaesani che li vedevano alzarsi e planare. Così dalle scatole di montaggio passarono a cose più complesse: cominciava già a delinearsi una ferrea volontà di scoprire i segreti del volo.

Luigi diede un seguito alla sua passione studiando ingegneria. Allievo di Umberto Nobile, divenne anch'egli professore dell'Università di Napoli, entrò nel consiglio di amministrazione dell'Agenzia Spaziale Italiana, nel comitato tecnico del Cira e nel Cnr, ed ebbe molti riconoscimenti in Italia e all'estero. Ha educato intere generazioni di ingegneri aeronautici fondando l'Istituto di Progetti Velivoli negli anni 60, poi il Dipartimento di Progettazione Aeronautica, e di entrambi è stato a lungo direttore.

Va ricordato che nell'immediato dopoguerra la voglia di volare era tanta e molti si cimentarono nella costruzione di aerei leggeri. A 26 anni Luigi Pascale lavorava come assistente all'Istituto di Costruzioni Aeronautiche della Federico II e aveva in tasca un brevetto di pilota civile: tanto gli bastò per lanciarsi in una grande avventura, come progettista e costruttore di velivoli leggeri, fondando la Partenavia. Inizia la sua carriera nel 1949 quan-



do, aiutato dal fratello, riesce a terminare in due anni di lavoro il primo aeroplano in un'automessa di via Tasso a Napoli. Era un piccolo biposto, denominato Astore P48 B, che raggiunse i 186 km/h di velocità salendo fino a 4500 metri.

Quel velivolo passò quasi inosservato in un mondo aeronautico in rapida evoluzione (stavano debuttando i primi aviogetti da caccia con ala a freccia e si preannunciava la rivoluzione del trasporto commerciale a getto) ma avviò Pascale verso una vivacissima carriera di progettista e una brillante affermazione come docente di costruzioni aeronautiche. Il secondo aereo, il P 52 Tigrotto, fu un triposto ad ala bassa, costruito integralmente in legno

con una linea slanciata ed elegante. Segue nel 1953-54 il P 53 Aeroscooter realizzato con la collaborazione dell'asso Mario De Bernardi, che proprio ai comandi di questo aereo compì il suo ultimo volo, stroncato da un infarto al termine di una superba esibizione acrobatica. Fu poi la volta del P 55 Tornado, ordinato dal pilota napoletano principe Caracciolo, che si impose in diverse manifestazioni sportive vincendo, fra l'altro, il Trofeo D'Annunzio del 1955 e l'8° Giro aereo internazionale di Sicilia.

Col P 56 Zefiro del 1956 nacque un aliante monoposto con struttura mista legni e tubi metallici, poi preferito per le sue prestazioni sportive dall'Aero Club d'Italia. Da quel mo-



Il professor Luigi Pascale. A sinistra, il primo Tecnam in materiali compositi

mento Pascale diventa l'artefice di numerosi progetti realizzando prototipi portati in volo da lui stesso. Il primo successo commerciale venne con il Partenavia Fachiro P 57 Fachiro, un monomotore quadriposto ad "Ala (aeronautica)" ala alta prodotto in serie, successo continuato con la successiva variante costruita interamente in metallo e ridenominata Oscar.

Dalla pionieristica sede di via Tasso la Partenavia si trasferì nel nuovo stabilimento di Arzano dal quale uscì nel 1964 il quadriposto P 64 Oscar con struttura completamente metallica. Si arriva finalmente al P 66 Oscar 100, un biposto che fu il primo aereo di Pascale ad accedere al prestigioso Salone aeronautico di Le Bourget.

Nel 1970 la Partenavia iniziò i lavori di costruzione di un nuovo stabilimento a Casoria, sull'aeroporto di Capodichino, per far fronte ai molti ordinativi provenienti dall'estero. A metà degli anni 80 il genio del professore sfida un mercato considerato inespugnabile: comincia a progettare e costruire aerei ultra leggeri con un nuovo metodo che aumenta il livello di eccellenza e di sicurezza nel modo di volare. Nascono così una serie di modelli esportati in molti paesi.

Venduta negli anni 80 la Partenavia al gruppo Aeritalia, Pascale fonda nel 1986 la Costruzioni Aeronautiche Tecnam, dedicandosi agli aerei ultra leggeri. Sono migliaia quelli

prodotti negli ultimi 50 anni e portano impressa la P su tutti i modellini, prima lettera del suo cognome. Oggi la Tecnam, di cui Luigi Pascale è ancora presidente, opera in tre stabilimenti. Dopo quello di Casoria, il secondo è a Capua, ai bordi dell'ex aeroporto militare Salomone. Qui la fabbrica di 12mila mq è una hall d'assemblaggio con un gigantesco hangar. E infine c'è la Spagna Tecnam, con un impianto situato a Villanueva del Gallego, nei pressi di Saragozza, dove produce i pezzi in materiali compositi di tutti i modelli e dispone di una pista di 1200 metri.

L'azienda della famiglia Pascale ha una produzione media di circa 300 aerei leggeri all'anno destinati per l'85% a compratori americani, australiani, russi, francesi, spagnoli, cechi, neozelandesi. Attualmente, la maggior parte delle scuole di volo europee utilizzano gli aerei napoletani per il loro vantaggio economico e per le caratteristiche. In questo settore Tecnam è la prima realtà industriale europea con oltre 3.000 aerei in volo in tutto il mondo. Lo scorso aprile Luigi Pascale ha voluto essere presente a Friedrichshafen, in Germania, all'esposizione "Aero 2011", dove Tecnam ha presentato tre nuovi modelli. È stata un'occasione per mettere in mostra le sue novità, oltre che, naturalmente, per fare affari. Infatti l'azienda di Capua ha stretto interesse per 42 velivoli.

AL CERVANTES

NAPOLI TEATRO FESTIVAL ITALIA: "LA CASA DI BERNARDA ALBA"

Il regista Pasqual incontra il pubblico

Il regista spagnolo Lluís Pasqual, che, in occasione del Napoli Teatro Festival Italia, firma "La casa di Bernarda Alba" in scena al Mercadante da venerdì a domenica, sarà oggi alle 12 all'Istituto Cervantes in via Nazario Sauro, per incontrare il pubblico.

"La casa di Bernarda Alba" è un'opera di forza straordinaria, scritta da García Lorca nel 1936, per denunciare i mali della società spagnola a lui contemporanea: le coercizioni di cui sono soprattutto le donne ad essere vittime, il sistematico soffocamento delle passioni, la sessuofobia, i

rapporti familiari improntati al dovere di un'obbedienza cieca e acritica, il rispetto di tradizioni assurde quanto incontestabili in una società rurale ferma al feudalesimo.

A due anni dalla messinscena spagnola lo spettacolo approda a Napoli in una nuova versione, commissionata dal Festival, con un cast tutto italiano che vede come protagonista Lina Sastri. All'incontro parteciperanno Luca De Fusco, direttore artistico del Festival, Maribel Serrano Sánchez, direttrice del Cervantes e il critico teatrale de *Il Giornale* Enrico Groppali.



Il regista spagnolo Lluís Pasqual

L'ALBUM

MARE, AMORE E FANTASIA

Tanto passato remoto nella canzone partenopea

di Carlo Missaglia

Sappiamo da documenti certi che mentre nella classe più abbiente e nobile era il Madrigale che la faceva da padrone, per il popolo negli incontri sull'aja nei giorni di festa prassi comune era quella di accompagnarsi musicalmente con la Villanella. Del resto spesso dimentichiamo che siamo stati una civiltà preminentemente contadina e che di conseguenza quel popolo si divertiva con ciò che trovava più affine alla propria sensibilità e cultura. La forma musicale della Villanella nella sua prima veste fu sicuramente di stesura monodica essendo appunto una creazione popolare spontanea solo col tempo si ebbe l'interessamento della parte colta che iniziò a comporre brani che si rifacevano alla forma della Villanella. Si ebbero allora, però, non più composizioni monodiche ma polifoniche con un Cantus un tenor ed un Bassus, raccolti in fascicoli di circa una trentina di brani. Questi portavano sempre la dicitura di "Villanelle alla napoletana". Si giunse ad averne anche di quelle a sei voci. Mi è capitato spesso di sentire giudizi sulla nostra canzone sul fatto che non vi sarebbe alcun collegamento fra quella moderna e quella antica. Ebbene è questa una buona occasione per poter far riflettere costoro su quanto sia infondato il loro pensiero. Suppongo che, vista la stima che ho per alcuni di loro, non abbiano avuta la fortuna di poter avere fra le mani centinaia di brani, che io ho avuto la possibilità di procurarmi e poter studiare con calma i testi. Da quella escursione letteraria sono evidenti le analogie dei concetti che partendo d'allora, si sono perpetrati nel tempo fino ai giorni nostri. Il sentimento umano non ha mai avuto bisogno di evolversi, è troppo intrinseco alla natura della specie. Vi sono stati, quelli sì, mutamenti: ma solo temporali e non intrinsecamente legati alla natura dell'uomo ma contingentemente solo ai costumi passeggeri. Costumi che non si sono mai fortemente consolidati e conseguentemente in grado di scardinare i principi del vero sentimento. Questo ritorna sempre ad avere i valori fondamentali dell'amore puro, non quello delle devianze, quello è un altro film sul quale per ora non ci tocca investigare.

Ad esempio in questo brano di G. Domenico di Nola: pseudonimo di Giandomenico Del Giovane nato Nola nel 1510 - Figura emblematica del suo tempo, si dedica alla composizione di musica profana, come la Villanella. Un suo primo fascicolo è edito da da Antonio Gardane, Veneziano, in data 1545. Prete e maestro di Cappella dell' Annunziata di Napoli. Apporta delle innovazioni nell' arte, fra cui la più importante fu quella di fare udire contemporaneamente orchestra e voci. Amico del Di Majo che lo fa scritturare dal suo stesso editore Gardane. Morì a Napoli, il 5 Maggio 1592.

*Madonna ciola mia, de campanaro
Quanno te fisc' e tu rispunne a l'uoglio
Nun tengo, st'arrivuooglio
Vi che ne vocto tutto, sto frenare
Me dai carduni per lo cerefuoglio
Ne e' bona sta navetta, a lo telaro
Chiano sta capa di petto a no scuoglio
Si non ce vidi, miettiti gli occhiali
Ca me canosceritti a sti finali.*

Come si può notare ha tutte le caratteristiche di una classica canzone napoletana dei nostri tempi L'innamorato che si lamenta per per la perfidia dell'amata che lo prende in giro: Me dai cardune per lo cerefuoglio, cioè un prodotto scadente cardune, sarebbero le giovani foglie della pianta di carciofo, volendomi far credere che sia il nobile cerfoglio. Ed ancora: non è buona questa navetta, tu, per il telaio, io. La navetta o spoletta, è quello strumento che trasporta il filo da una parte all'altra della trama formare l'ordito quindi il tessuto completo. Ora se la navetta non scorre, e s'inceppea e può capitare che rompa anche i fili. Si comprende quindi l'importanza dello strumento che se non va bene, non scorre: stoffa non se ne fa. Conclude il Di Nola con una considerazione un po' piccata: se non ci vedi, allora mettiti gli occhiali che così finalmente potrai capire chi io sia. Su questo tema, di risposte piccate, si cimenta anche il Perissone: Purtroppo poche sono le notizie certe che ho potuto raccogliere su di lui. Si sa che scrisse un libro di Canzone Villanesche alla Napoli-

tana dedicato al nobile et valeroso signor Arrigo Erbera Allemano. Il fascicolo venne pubblicato in Venezia da A. Gardane nel 1545.

*La rosa, la rosa,
la rosa quand' e' verd' odor' assai
Cosi' la gioventu' delle zitelle
Deh mo che sete belle v' adorna-*

*Ch' alla vecchiezza sete deleggiate.
Lo tempo perso non s' acquista mai.
Non aspettate d' esser vecchiaralle.
E non e' maggior gloria a mio parere
Ch' in gioventu' pigliar ogni piacere.*

Fantastico parallelismo fra l'aulentissima rosa quando è nel suo meglio della fioritura e la donna che quando è giovane è profumata ma che poi con la vecchiezza: perde questa prerogativa di freschezza ed il suo status giovanile. Con la conseguenza di essere prese in giro nel momento in cui pretendono, malgrado l'età, di vestirsi come le ragazze con l'unico risultato di suscitare l'aridità ed il dileggio della gente. Riportata ai nostri giorni mi verrebbe di fare un parallelismo con Madama Chichierchia una gustosa macchietta del 1903 di A. Califano e S. Gambardella la quale: dinte mmocca nun tene cchiù, ma fa ancora o zuchete zu! Questa madama, moglie di Filippo Cooperchio, al tempo della sua giovinezza si era parlato di lei anche sui giornali per i suoi abiti eleganti, per la frequenza a balli ed a prime teatrali. Ecco come diventa, con la conoscenza semplice trovare il file rouge che lega la nostra Canzone attraverso i secoli. Se poi cerchiamo una sintonia strettamente musicale è ovvio che è impossibile trovarla. Noi usiamo accordi di settima, nona, tredicesima, diminuite ed aumentate, quinte maggiori e quarte minori, mentre all'epoca al massimo si conoscevano gli accordi di dominante.

