

CORRADINO D'ASCANIO e la nascita della



Corradino D'Ascanio nasce nel 1891 a Popoli, Pescara. Studia al Liceo F. Galliani di Chieti e si laurea in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Torino nel 1914.

Si trasferisce negli Stati Uniti nel 1918, in qualità di segretario tecnico di Ernesto Pomilio, amministratore delegato della Pomilio Browsers Corporation

Collabora, inoltre, con il progettista Ugo Veniero D'Annunzio, figlio di Gabriele, al Technical Buro of Construction della Caproni Aeroplanes di Detroit.

Rientra in Italia nel 1919 ed apre uno studio a Popoli. Del 1929 è il brevetto dell'elicottero a stabilità automatica e comandata. Nel 1930 il D'At3 conquista tre primati internazionali: durata con ritorno senza scalo; distanza in linea retta senza scalo; altezza sul punto di partenza.

Nel 1931 D'Ascanio assume la direzione dell'Ufficio Studi della sezione eliche presso la Piaggio di Pontedera.

Dal 1937 al 1961 insegna Disegno e Progetto di Macchine all'Università di Ingegneria di Pisa.

Nel 1945 Enrico Piaggio lo incarica del progetto MP6. Al prototipo, costruito nel 1946, verrà dato il nome di Vespa.

Nel 1961 D'Ascanio conclude la sua attività con la Piaggio ed inizia a collaborare con l'Agusta.

Muore a Pisa nel 1981.

CORRADINO D'ASCANIO: *“così ho inventato la Vespa”*

“Pioniere dell'aeronautica, inventore genialissimo, l'Ing. Corradino D'Ascanio, così era solito ricordare i motivi ed i ragionamenti che l'avevano portato alla creazione della Vespa:

Nell'ultimo e tormentato periodo di guerra, la Piaggio si era posto il problema, non facile e alquanto complesso, della trasformazione degli stabilimenti che producevano motori, eliche e aeroplani per l'aeronautica militare, adattandoli ad una produzione di pace. Infatti durante il periodo dell'occupazione tedesca, gli uffici tecnici di Pontedera, che si erano trasferiti a Biella, esaminarono il problema studiando le costruzioni esistenti nel campo del motociclismo utilitario.



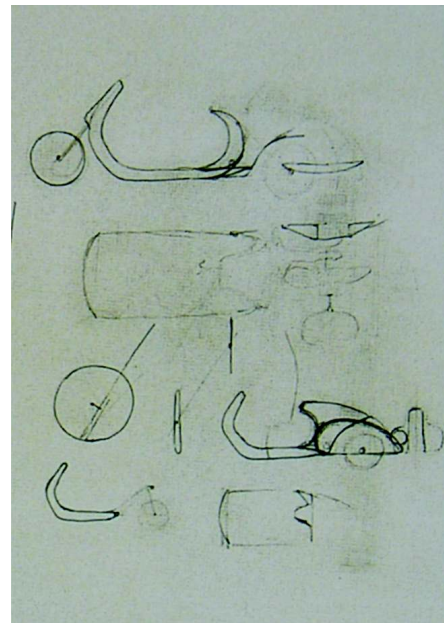
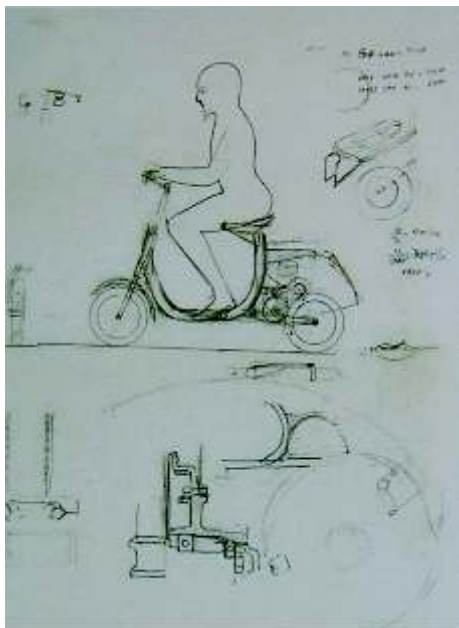
Gli stabilimenti Piaggio dopo i violenti bombardamenti del gennaio 1944 (Foto ripresa da **Vespa 60 anni di Giorgio Sarti** – 2006 Giorgio Nada Editore)

L'enorme carenza dei mezzi di trasporto, la totale disorganizzazione delle linee ferroviarie e di tutti gli altri mezzi collettivi di locomozione, nonché il bisogno sempre crescente di riallacciare le comunicazioni e di riprendere più rapidi contatti per la ripresa del lavoro, palesavano la necessità, da parte di un gran numero di persone, di poter disporre di un veicolo veramente utilitario, d'impiego pratico, di costo limitato e di minimo consumo.

Avvenuta la liberazione del Nord, mi recai dalla Toscana, dove ero rimasto durante l'avanzata alleata, a Biella, e fui subito incaricato dal Dottor Enrico Piaggio di iniziare lo studio ed il progetto di una motocicletta veramente utilitaria

Conoscevo la motocicletta nella sua esteriorità sportiva, ma essendomi sempre occupato di aeronautica, non avevo mai approfondito il problema motociclistico da un punto di vista costruttivo, tuttavia avevo osservato nella motocicletta, quei difetti di praticità e d'impiego che l'hanno sempre tenuta un poco lontana da quella massa che pure desiderava un veicolo del genere ma realmente utilitario.

Staccato dalla tradizione tecnica motociclistica, ho potuto considerare il problema con mentalità del tutto nuova e concepire un mezzo di locomozione seguendo criteri intuitivi e pensando che la macchina doveva servire per chi, come me, non era mai stato motociclista. Ricordando che viaggiando in auto, avevo visto molte volte ai margini della strada, dei motociclisti alle prese con la camera d'aria bucata e smontata dal cerchione, ho pensato, come prima cosa che una bucatura non dovesse costituire, per il motociclista, un problema da meccanico, come non lo è per un automobilista.

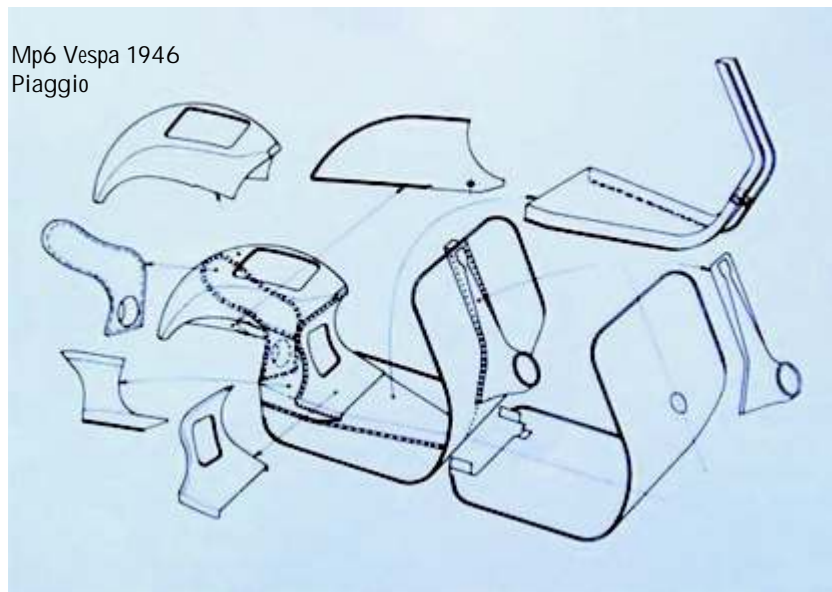


Primi schizzi dell'Ing. D'Ascanio relativi al concetto di nuovo veicolo che si evolverà nella Vespa (Foto ripresa da **Vespa 60 anni di Giorgio Sarti** – 2006 Giorgio Nada Editore)

Il fatto che poi la macchina avrebbe dovuto servire per un impiego utilitario e avrebbe dovuto essere di vasta accessibilità, mi ha imposto di risolvere il problema del come inforcare comodamente la macchina cosa già risolta per la bicicletta da donna. E dovevo aggiungere che nell'ideare la **Vespa**, ho tenuto presente alla mia mente, più l'automobile che la motocicletta e ho considerato più confortevole e razionale la posizione seduta che quella a cavalcioni sul telaio, sebbene quest'ultima potesse avere un carattere più sportivo.

Un altro problema da risolvere era quello di facilitare al massimo la manovrabilità della macchina, specie tenendo conto del suo impiego nel traffico cittadino, e di conseguenza si doveva trovare la soluzione di poter guidare senza togliere le mani dal manubrio

Per evitare inoltre di imbrattarmi i vestiti, com'era inevitabile in tutte le motociclette, ho pensato che il motore dovesse essere distanziato ed isolato dal guidatore, e anche coperto, costituendo così un complesso unico, con la ruota di scorta posteriore. E' nata di conseguenza la trasmissione senza catena, col cambio in linea e compreso nel gruppo ruota-motore. Per alcune soluzioni fondamentali della *Vespa* mi sono ispirato alle concezioni aeronautiche che mi sono familiari, ad esempio il supporto monotubo per la ruota anteriore che sostituisce egregiamente la tradizionale forcella di origine ciclistica e consente una rapida sostituzione delle ruota. Per quello che riguarda il telaio mi sono trovato al di là della più moderna concezione automobilistica perché la carrozzeria in lamiera della *Vespa*, è insieme telaio e, per la sua particolare lavorazione, offre una resistenza maggiore del vecchio sistema a tubi.



Anche in questa soluzione mi ha sorretto l'esperienza nel campo aeronautico dove la leggerezza dell'organo non deve pregiudicare la robustezza. Le difficoltà costruttive non erano poche, anche perché si doveva iniziare una impostazione del tutto nuova e antitradizionalista per eccellenza, venivano superate nel modo più soddisfacente.

E così nell'aprile 1946 i primi esemplari della *Vespa* di serie, uscivano dagli stabilimenti della sede di Pontedera che, già completamente distrutti, ritornavano a nuova vita." (Articolo tratto da **Motociclismo**, marzo 1983)

FALSITA' e VERITA'



Tommaso Fanfani Presidente della Fondazione Piaggio, nata nel 1994

Il Prof. Fanfani, docente di Storia economica all'Università di Pisa, dichiara di aver esaminato migliaia di documenti dell'Archivio della Fondazione Piaggio e di non aver trovato il minimo cenno di utilizzazione di componenti aeronautici nella struttura della prima *Vespa*. Del resto, lo stesso Corradino D'Ascanio, nelle sue memorie, fa riferimento a soluzioni aeronautiche trasferite sulla *Vespa* unicamente per il supporto della ruota anteriore. Quindi la storia, tante volte ripetuta, delle rotelline e del motore di avviamento aeronautici, è destituita di ogni fondamento. E' solo una bella favola.

Anche la rivelazione rilanciata dagli USA, di un'offerta della Salsbury alla vigilia della seconda guerra mondiale, per la costruzione, su licenza italiana, di uno scooter "automatico", non trova assolutamente riscontro nella corrispondenza e nelle relazioni del periodo.

Risulta invece un tentativo di accordo (respinto) con i Parodi proprietari della Moto Guzzi e genovesi anche loro come Enrico Piaggio, per vendere la *Vespa* tramite le rete commerciale della Casa di Mandello. Accordo che verrà poi concluso con la LANCIA, che saprà vedere nella *Vespa* le doti di un mezzo destinato a larghissima diffusione.

(Articolo tratto da **Motociclismo d'epoca 4-2006**)