

Gennaio
Dicembre
2021
anno XXVIII°

n° 1

LO SPECCHIO



periodico d'informazione
dei Gruppi Lavoratori AGUSTA Seniores
Agusta MV - Caproni - Siai - Elicotteri Meridionali
<http://www.glaagusta.org> - e-mail: lospecchio@glaagusta.org



In questo numero...

- Carissimi socie e soci Pag...2
- 50° primo volo A1094
- Intervento dell'ing. Lovera7
- Intervento del dott. Della Bella8
- Museo Agusta: attività 20219
- Domenico Agusta.....11
- Due anni vissuti in pericolo13
- Pranzo sociale Agusta-MV14
- Contributo AIG 201915
- Il rombo del motore di Agostini...16
- Parco Carlo Ubbiali.....17
- La storia dell'EH10118
- SIAI Marchetti SF-26023
- Aeromodello radiocomandato ..23
- Caproni: attività 202123
- Siai: gita in Umbria24
- Premio studio26
- Premio studio: i premiati.....27
- Premiazioni Seniores.....29
- Un po' di leggerezza.....31
- Collegli e piloti defunti32
- I nostri soci defunti33
- Dalla Segreteria36



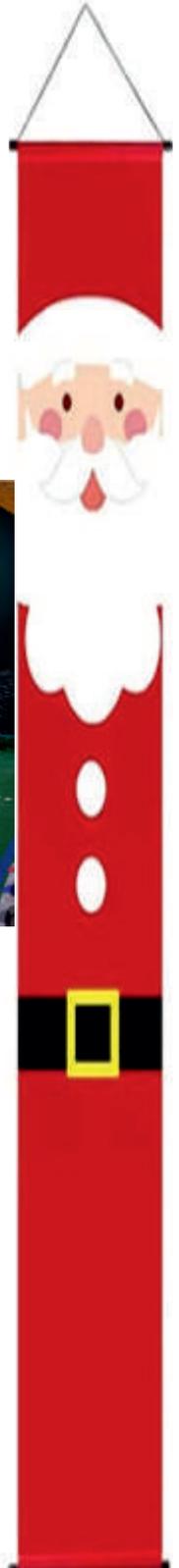
direttore responsabile
Vittorio Della Bella

Capo Redazione
Dario Paganini

Redazione
Enrico Sironi
Guido Bianchi

Web intranet e grafica
Dario Paganini

Stampato da
Roto3 - Industrie Grafiche s.r.l.
Castano Primo



PREMIAZIONE SENIORES AGUSTA

Domenica 5 Dicembre 2021 - Teatro delle Arti, Gallarate

Pubblichiamo il testo del discorso che il dott. Vittorio Della Bella avrebbe voluto leggere alle premiazioni (N.d.R.)

Carissime socie e carissimi soci,



Benvenuti alla cerimonia di premiazione dei Seniores Agusta, organizzata quest'anno in maniera eccezionale presso il teatro delle Arti di Gallarate.

E' un grande piacere rivedere tanti amici e colleghi. Sono passati due anni da quando ci siamo visti in occasione dell'ultima cerimonia delle premiazioni Seniores e del premio studio e borse di studio

Nelle ultime settimane, purtroppo, la situazione delle infezioni è peggiorata e ciò ha richiesto la messa in atto di azioni di prevenzione e restrizioni che limitano di fatto la nostra cerimonia odierna.

Sentendo il Consiglio Direttivo e le Autorità, abbiamo deciso di confermare la cerimonia delle premiazioni dei Seniores garantendo la partecipazione dei premiati e di un familiare gestendo opportunamente le presenze all'interno del teatro rispettando le normative vigenti e il buon senso e la

responsabilità di ciascuno di noi.

Speriamo in un miglioramento della situazione pandemica nelle prossime settimane in modo da poter ritornare a celebrare i Seniores nel nostro ospitale e familiare auditorium della Divisione Elicotteri a Vergiate.

Oggi premieremo ben 160 Seniores che hanno maturato i 15 anni di anzianità in Azienda ai quali diamo un caloroso benvenuto oltre ai Seniores che hanno maturato 30, 35 e oltre anni di anzianità in Azienda: è un grande piacere vedervi qui oggi insieme ai vostri famigliari!

Nonostante la pandemia e le restrizioni, con il fattivo supporto dei consiglieri delle sezioni MV Agusta, Siai Marchetti, Caproni ed Elicotteri Meridionali e con il supporto dell'Azienda, siamo stati in grado di organizzare negli ultimi tre mesi diverse iniziative che hanno coinvolto centinaia di socie e soci, consiglieri, famigliari e amici dell'Associazione Seniores.

Lo scorso 25 Settembre, la Fondazione Museo e Villa Agusta, in collaborazione con l'Azienda, presso la tensostruttura di Cascina Costa, ha celebrato il 50° del primo volo dell'iconico Agusta 109; è stata una bella cerimonia e il ricordo vivo di alcuni protagonisti di quegli anni, gli anni '70, ci hanno veramente emozionato e riportato indietro nel tempo quando la sperimentazione degli elicotteri era sostanzialmente basata sull'esperienza personale dei piloti e dei tecnici, le strumentazioni e la tecnologia erano minimali e la passione e la determinazione dei più ha consentito all'azienda, nell'arco di qualche anno, di entrare nel mondo dell'ala rotante quale costruttore di propri elicotteri; ancora oggi l'AW109 è un elicottero venduto in parecchie unità e continua a riscuotere molto successo sul mercato internazionale.

Il 24 Ottobre, sempre presso la tensostruttura di Cascina Costa, abbiamo premiato oltre 60 meritevoli studenti per essersi distinti nell'anno scolastico e accademico 2019-2020. Analoghe cerimonie sono in fase di organizzazione presso le sedi di Frosinone, Anagni, Benevento e Brindisi, con gli amici di Tessera abbiamo concordato il rinvio delle premiazioni alla prossima primavera.

Nei giorni scorsi sono stati effettuati i tradizionali pranzi sociali che hanno visto la partecipazione di centinaia di soci con le proprie famiglie. Tutto ciò è avvenuto e sta avvenendo con il prezioso contributo dei consiglieri, dei soci, dei volontari che

operano al Museo e alla Villa Agusta a cui rivolgo il mio grande apprezzamento e ringraziamento; senza di loro non saremmo stati in grado di organizzare tutte queste belle iniziative: grazie di cuore a tutti!

Vorrei anche ricordare che sono continuate, senza soluzione di continuità, le attività a favore della solidarietà che insieme al premio studio è uno dei pilastri della nostra Associazione; siamo veramente orgogliosi di quanto è stato fatto negli ultimi due anni e sprono tutti a supportare sempre di più queste iniziative a favore del volontariato e di quanti si prodigano in favore di quanti sono meno fortunati di noi.

Quest'anno ci siamo limitati al contributo alla CRI e alla Protezione Civile, visto il loro impegno nel combattere la pandemia.



L'anno prossimo sarà molto impegnativo in quanto dovremo anche organizzare le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali dell'Associazione Seniore; l'attuale Consiglio Direttivo, il Presidente Centrale, i Consigli Sezionali e i relativi Presidenti sono in carica da quasi cinque anni e riteniamo che sia necessario un significativo rinnovamento soprattutto generazionale; l'aver portato da 20 a 15 anni l'anzianità d'Azienda per poter aderire all'Associazione va proprio in quella direzione.

Abbiamo diversi giovani che si sono iscritti e siamo certi che alcuni di loro si renderanno disponibili a candidarsi come consiglieri. Speriamo che ciò possa dare linfa e nuove energie all'Associazione Seniores anche in vista di una possibile nuova dimensione dei Seniores a livello nazionale in fase di valutazione da parte della leadership di Leonardo.

La nostra Associazione è da sempre la più importante in termini di aderenti (socio, soci e volontari) e di iniziative oltre ad avere un importante patrimonio storico e culturale come la fondazione Museo e Villa Augusta di cui dobbiamo andare fieri; il nostro contributo alla futura Associazione sarà senz'altro determinante.

Prima di procedere con le premiazioni, ringrazio ancora una volta tutti Voi, faccio le congratulazioni a tutti premiati e Vi trasmetto i miei più sinceri e affettuosi auguri di Buone Feste e spero di poterVi incontrare di nuovo per gli auguri di Natale presso il Museo il prossimo 18 Dicembre

Un grande abbraccio a tutti e a presto

*Il Presidente Centrale Seniores Agusta
Dott. Vittorio Della Bella*

*Buon Natale
&
Felice 2022*



50° anniversario del primo volo dell' A 109

Cari amici del GLA, tra qualche tempo ricorrerà il 50° anniversario del primo volo dell'A 109 che ebbe luogo a Cascina Costa il 4 Agosto 1971.

Questa data è, simbolicamente, molto importante per la nostra Azienda, perché, grazie al grande successo tecnico e commerciale di questa macchina "pensata e fatta in casa", l'Agusta fece un grande salto di qualità nella considerazione globale in questo settore dell'industria aeronautica, passando dal rango di costruttore di elicotteri su licenza a quello di un'Azienda in grado anche di progettare e sviluppare i propri prodotti, libera quindi da ogni dipendenza tecnica e commerciale da altri costruttori e come tale in grado di fare le proprie scelte per il futuro, aprendo così la via a tutti i programmi di sviluppo che nel corso degli anni l'Azienda ha intrapreso con altrettanti successi di cui siamo stati tutti noi artefici prima, al tempo in cui eravamo ancora in attività e interessati osservatori ora, dopo aver lasciato l'Azienda.

Vorrei perciò approfittare di questo anniversario per raccontare l'origine del progetto dell'A 109.

Devo però, come nei romanzi, fare un salto indietro, e spero di non annoiarvi. Il primo volo di un prototipo di un nuovo modello di elicottero "pensato e fatto in casa" non era certo un evento nuovo nella storia elicotteristica dell'Agusta. Tra il 1959 e il 1965 ben 8 prototipi di altrettanti modelli sperimentali eseguirono il loro primo volo.

Di essi, sei erano il frutto di pura iniziativa aziendale e il loro sviluppo fu abbandonato dopo una limitata sperimentazione in volo, e ciò non perché fossero insorte insuperabili difficoltà tecniche, ma perché il loro sviluppo era stato lanciato dall'Azienda, allora dedicata essenzialmente alla produzione e

commercializzazione degli elicotteri costruiti su licenza, non allo scopo di sviluppare nuovi prodotti ma unicamente per ragioni di politica industriale e commerciale che non sto ad elencare. Una volta conseguiti i risultati tattici desiderati, essi furono messi da parte e abbandonati.

Gli altri due, l'A 101G e l'A 106, invece, erano stati sviluppati sulla base di due contratti con l'Amministrazione Difesa e quindi il loro sviluppo fu continuato fino al 1971 al fine di soddisfare le richieste contrattuali. L'A 101G era un grosso elicottero da trasporto, trimotore, più o meno delle stesse dimensioni e massa dell'attuale EH 101, mentre l'A 106 era un piccolo elicottero monoposto destinato ad operazioni navali.

Tutti e due questi modelli avevano raggiunto un buon grado di sviluppo e tutte le clausole contrattuali erano state soddisfatte. L'Amministrazione della Difesa però decise di scegliere altre soluzioni per soddisfare le proprie esigenze operative e lo sviluppo di queste due macchine fu di conseguenza fermato.

Devo fare, a questo punto, delle considerazioni del tutto personali, di cui mi scuso, ma che servono alla comprensione di quanto dirò in seguito.

Io ero entrato in Azienda nel 1959 ed ero stato collocato alle dipendenze dell'ingegner Filippo Zappata che fu il mio illustre Maestro e che in quel momento era già da tempo al lavoro

sull'A 101G. Questo programma però si svolgeva molto lentamente (la produzione di serie degli elicotteri su licenza aveva sempre la precedenza ed in più i finanziamenti arrivavano col contagocce) e così ebbi il tempo di lavorare anche su tutti gli altri



elicotteri sperimentali che ho citato prima.

Devo confessare che ero molto deluso, dopo dieci anni di duro lavoro, di non vedere materializzarsi nessun risultato concreto. Contemporaneamente però mi ero convinto che in Agusta esistevano tutte le potenzialità necessarie per sostituire gradualmente le licenze con prodotti originali Agusta, facendo fare un grande salto di qualità all'Azienda. La produzione, grazie all'intelligenza ed alla capacità degli addetti ed alle conoscenze acquisite attraverso le licenze, aveva accumulato un invidiabile bagaglio di esperienza. La Direzione Tecnica altrettanto, grazie alla cultura aeronautica preesistente in Agusta, a quella meccanica della MV e grazie all'apporto dei tecnici che avevano seguito l'ingegner Zappata, provenienti dalla Breda Aeronautica e, modestamente, anche a quello del personale tecnico più giovane di cui facevo parte anch'io.

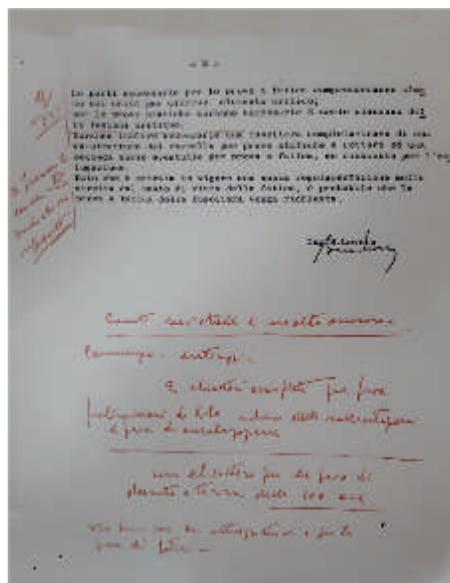
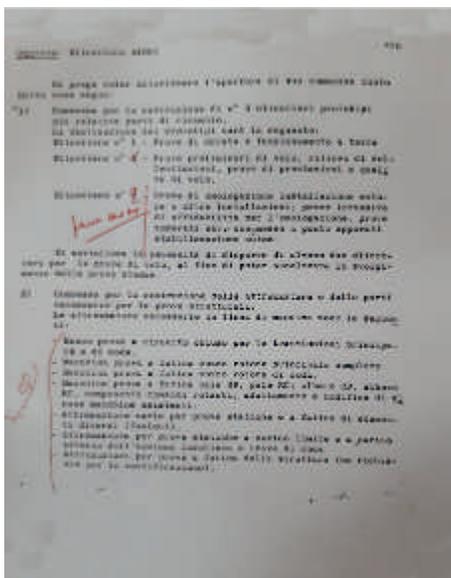
Certamente molto importanti anche per noi furono l'apporto delle conoscenze derivanti dalle licenze ed i frequenti scambi con i tecnici delle Aziende licenzianti.

Grandi erano anche le capacità commerciali dell'Agusta in Italia e in tutti i territori autorizzati dalle licenze grazie ad una fitta rete di vendita.

Decisi allora di portare le mie considerazioni all'attenzione di Domenico Agusta, persona per cui avevo il massimo rispetto per il suo spirito di iniziativa, il suo coraggio imprenditoriale e per le sue straordinarie qualità manageriali ed umane.

Eravamo agli inizi del 1968. Preparai una relazione di una ventina di pagine nella quale esaminavo la storia delle precedenti progettazioni, esprimevo il mio convincimento che la stagione





delle licenze a condizioni convenienti sarebbe presto finita e che per assicurare il suo futuro l'Agusta avrebbe dovuto perseguire con metodo e costanza l'ambiziosa e difficile strada dell'evoluzione verso la piena capacità autonoma nello sviluppo dei suoi futuri prodotti. Davo la mia assicurazione circa le capacità tecnologiche e la motivazione del nostro personale e gli proponevo uno schema organizzativo di una Direzione Tecnica rivolta alla progettazione, sperimentazione e sviluppo di nuovi prodotti. Ero convinto che Domenico Agusta desiderasse fortemente egli stesso di perseguire questa via, ma che una più che giustificata prudenza manageriale lo trattenesse. Oppure aspettava che qualcuno, di cui aveva fiducia, lo spingesse ad agire, sia pure con la dovuta cautela, assumendosene la responsabilità. Copia di questa relazione (datata 25/03/68) è conservata al Museo Agusta. Non ebbi risposta, ma, più di diciotto mesi dopo, al ritorno da una visita alla Bell, Domenico Agusta mi convocò e mi disse che alla Bell, in occasione di una discussione sui futuri potenziali mercati, aveva raccolto l'opinione che in quegli anni si stava delineando, in campo civile, un'apertura di mercato per una macchina di medie dimensioni per il trasporto VIP. Moltissime Aziende infatti avevano il loro centro direzionale nel centro di grandi città mentre le attività operative (ed i campi di golf, pensai malignamente io) erano decentrate. Mi diede alcune linee guida e mi disse di preparargli uno studio di

fattibilità al riguardo. Mi disse poi che a suo tempo aveva letto la mia relazione e che non era d'accordo su tutto. Ottimo, pensai io. Segno che, se non era d'accordo su tutto, voleva comunque dire che almeno era d'accordo su tutto il resto. Mi chiese di preparargli rapidamente una proposta di progetto per un elicottero che soddisfacesse l'esigenza che mi aveva sommariamente descritto. Lavorai per conto mio per un paio di settimane e gli portai due studi di larga massima per due elicotteri, della stessa architettura, ambedue bimotori, il primo da otto posti, l'altro da dieci-dodici posti. Rifletté un poco, scelse il primo, mi disse di fargli sapere al più presto che cosa mi serviva in termini di materiali, ecc. e mi disse che bisognava partire immediatamente a lavorare su questo progetto. Gli inviai una lettera (datata 19/09/1969, anch'essa in copia al Museo) nella quale gli indicavo sommariamente l'impegno produttivo richiesto, in termini di numero di prototipi necessari per le prove in volo e a terra, dei materiali e attrezzature necessari per le prove statiche e a fatica, banchi prova, eccetera, così che potesse fare una stima dei costi. Questa volta mi rispose molto rapidamente e positivamente autorizzandomi a cominciare subito a costituire un gruppo di lavoro da dedicare a questo programma e assicurandomi il supporto della produzione. Con il suo appoggio riuscii rapidamente a mettere insieme un gruppo di lavoro non molto numeroso ma composto da persone

estremamente valide sul piano tecnico e soprattutto molto motivate sul programma. Si unì al gruppo, fin dall'inizio, anche l'ingegner Paolo Bellavita, con il quale avevo già lavorato durante il decennio precedente, in particolare sul progetto dell'A 101G. Porto' nel gruppo, oltre alla sue conoscenze tecniche ed alla sua esperienza, un'ulteriore dose di determinazione e di entusiasmo. Ci ponemmo degli obiettivi di progetto molto ambiziosi, che cerco brevemente di riassumere. Dal punto di vista della sicurezza decidemmo che l'A 109 dovesse essere un "vero bimotore" e cioè che avrebbe dovuto soddisfare tutti i requisiti richiesti dai regolamenti di sicurezza per la categoria superiore, quella destinata al Trasporto Pubblico Passeggeri, che impongono severe regole di separazione e ridondanza di tutti gli impianti, aumentando così il livello di sicurezza e facilitando le future certificazioni (IFR, decollo da piattaforme, ecc.) allo scopo di allargare le capacità operative della macchina. Dal punto di vista delle prestazioni decidemmo che era necessario fare un salto importante rispetto agli elicotteri precedenti. Fissammo una velocità di crociera di almeno 150 nodi (25-30 nodi in più rispetto agli elicotteri esistenti) con forti margini rispetto alla velocità massima consentita, e con un minimo decadimento salendo in quota. Altra considerazione importante fu quella del rumore esterno, per non avere limitazioni di impiego in eliporti cittadini e di quello interno, unitamente al livello vibratorio, per il comfort degli occupanti. Decidemmo anche che in fase di progetto avremmo incorporato dei margini per facilitare successivi incrementi del peso totale e della potenza dei motori. Non sto a dilungarmi oltre se non per dire che volevamo anche che l'A109 fosse esteticamente attraente. Ottenere le prestazioni desiderate con i motori disponibili all'epoca (2 x346 HP di potenza massima di crociera) era una bella sfida, che richiedeva una particolare attenzione all'aerodinamica. Di questo si occupò prevalentemente Paolo Bellavita per le prove aerodinamiche nella galleria del vento exBreda, opportunamente riattrezzata. Dedicammo i primi mesi del 1970 allo studio di varie configurazioni, scegliemmo la più convincente, costruimmo un simulacro in legno in vera grandezza e lo sottoponemmo al giudizio di Domenico Agusta, che lo approvò.



Inizio' cosi' la fase di progettazione : il gruppo fu rinforzato grazie all'immissione di altre persone provenienti dalla Direzione Tecnica, di altre assunte a questo scopo, tra le quali giovani ingegneri, periti, tecnici di laboratorio e tecnici ed operai per il Reparto Sperimentale. Il carico di lavoro era molto pesante, oltre all'elicottero occorre inventarsi le attrezzature per le prove delle strutture, i banchi prova per tutti gli impianti di bordo e delle trasmissioni, le attrezzature e strumentazioni per la galleria del vento, i sistemi di strumentazione e acquisizione dati per le prove di volo, eccetera.

Tutte cose che in Agusta non esistevano del tutto, oppure in uno stato del tutto embrionale e comunque non specificatamente dedicate all' A 109. Dovemmo anche individuare laboratori italiani ed esteri dove eseguire prove che richiedevano impianti e competenze molto specialistiche.

Il nostro bagaglio tecnologico elicotteristico era quello che avevamo raggranellato durante i progetti precedenti (specie dell'A 101G), dallo studio delle documentazioni degli elicotteri su licenza e delle pubblicazioni tecniche specializzate.

Sfortunatamente per noi tutti dell'Agusta Domenico Agusta morì improvvisamente il 2 febbraio del 1971. Fu una perdita grandissima per la nostra Azienda, fece sorgere persino dubbi non solo sulla continuazione del programma dell'A 109 ma addirittura sul futuro della Società.

L'attività continuò invece regolarmente sotto la conduzione di Corrado Agusta. Il primo prototipo (S/N 7101, quello arancione) prese progressivamente forma nel Reparto Sperimentale nella primavera-estate del 1971 e con il Com.te Ottorino Lancia potemmo iniziare le prime prove a terra della macchina per le necessarie messe a punto.

Verso la fine di Luglio ci sentivamo pronti per il 1° volo e lo comunicai a Corrado Agusta. Mi disse che avrebbe gradito, se possibile, che il primo volo avvenisse il 4 Agosto, giorno di San Domenico, in omaggio al fratello. Così fu fatto.

L'elicottero, pilotato dal Comandante Lancia, con a bordo anche Paolo Bellavita, eseguì un paio di decolli ed atterraggi e restò in volo stazionario per alcuni minuti.

Grande festa, soddisfazione e commozione di tutti, con il programma di riprendere l'attività dopo la chiusura estiva della Ditta.

Tutto sembrava svolgersi per il meglio, eravamo ben consci che il lavoro di

sviluppo e di prove di certificazione che ci attendeva sarebbe stato difficile e duro, ma eravamo pronti a tutto.

Durissima e tragica sorpresa il 28 settembre : durante una prova a terra si verificò un imprevisto, improvviso e violento fenomeno di instabilità dinamica che praticamente distrusse l'elicottero. Perse la vita, colpito da un frammento del rotore,

Giulio Cella, il responsabile del Reparto Sperimentale per l'A109 e uno dei più esperti fra noi. Indenni il Comandante Forzani ed i tecnici che si trovavano a bordo dell'elicottero.

Questo evento, così doloroso per la perdita del nostro compagno di lavoro, segnò fortemente tutti noi. Tememmo anche che potesse essere la causa del completo arresto del

programma, ma fortunatamente non fu così'. Corrado Agusta fece sospendere tutte le attività produttive riguardanti il programma, ma ci incoraggiò a continuare a lavorare sul progetto al fine di comprendere le cause dell'incidente, porvi rimedio e continuare lo sviluppo. Per tutto l'anno 1972 lavorammo disperatamente a studiare il problema, ne trovammo le cause e studiammo le modifiche necessarie, che riguardarono essenzialmente il carrello di atterraggio e gli attacchi della trasmissione alla fusoliera. Alla fine dell'anno l'elicottero S/N 7103 (quello conservato al Museo con le marche I-AGUL) era pronto a volare. Durante il mese di gennaio 1973 svolgemmo tutte le prove a terra necessarie per provare l'effetto delle modifiche apportate e ci preparammo, con grande ansietà, al volo. Rivolo' con sicurezza il 27 gennaio 1973, pilotato dai Com.te Lancia e Forzani, e l'esito soddisfacente di queste prove ci fece riprendere fiducia nel proseguimento delle prove di sviluppo e certificazione. Qualche giorno dopo il Com.te Lancia mi invitò a fare un volo di prova con lui. Prese quota, poi mise i motori alla potenza massima e mise il muso giù. Lascio' l'elicottero accelerare fino a 205 nodi, poi dolcemente lo riprese e atterrammo.

Trovai questo esercizio piuttosto imprudente, ma convincente. Forse era il vero scopo di questo volo. Il Com.te Lancia, non molto loquace per sua natura, sintetizzò la sua impressione di questo volo dicendomi: "Ha visto ? E' un purosangue, ma va domato". Per "domarlo" e certificarlo lavorammo senza sosta e non senza altre difficoltà fino alla data faticosa della certificazione, il 23 maggio 1975.

Il "purosangue" era finalmente pronto a correre, al più alto livello, su tutti gli ippodromi del pianeta.

E qui mi fermo, ma non senza ricordare

con affetto tutti quelli che lavorarono nel nostro gruppo, in particolare quelli che non sono più tra noi, e poi coloro che per decenni hanno lavorato a mantenere e migliorare sotto tutti gli aspetti questa macchina, aumentandone il peso totale, installando motori più potenti, componenti a tecnologia avanzata (pale in composito, mozzo elastomerico, ecc), aggiornando continuamente i sistemi avionici, sviluppandone numerose nuove versioni e tutte le infinite installazioni specifiche per le missioni più diverse, civili e militari.

Dell'A 109 sono stati costruiti finora, nelle diverse versioni, più di 2000 esemplari ed è tuttora in produzione, fonte di progresso tecnico e di qualificata occupazione, con le ovvie ricadute sociali ed economiche.

Il successo tecnico e commerciale dell'A109 aprì in seguito la via a tutti i numerosi programmi civili e militari, puramente aziendali o in collaborazione con altre aziende che si susseguirono con continuità fino a quelli attualmente in corso, per i quali mi auguro che tutti i record già stabiliti dal progenitore A 109 siano prima raggiunti e poi superati.

Consideriamo quindi la data del 4 agosto 1971 come la data simbolo dell'inizio di una fondamentale trasformazione evolutiva dell'Azienda che ha permesso di portarla, negli anni, e grazie al contributo di tutti noi, al più alto livello nel settore dell'industria elicotteristica mondiale e festeggiamo con gioia e meritato orgoglio il 50° anniversario.

Bruno Lovera
dicembre 2020



Pubblichiamo la lettera ricevuta dall'ing. Bruno Lovera ricevuta in occasione della manifestazione in ricorrenza dell'anniversario del primo volo dell'A109.

50° anniversario 1° volo A 109

Cari amici,

mi dispiace moltissimo di non poter essere tra voi in questa giornata di rievocazione di un evento così importante per la storia dell'Agusta come il 1° volo dell' A 109. Purtroppo anche la vecchiaia impone delle limitazioni al libero movimento delle persone, anche se dotate di green pass!

Il primo volo di un elicottero prototipo non era, nel 1971, una novità per l'Agusta, perché, a partire dal 1958, come ricorderete, furono progettati, costruiti e fatti volare numerosi prototipi, alcuni dei quali, come il grande trimotore A 101 G, richiesero un grandissimo impegno tecnico. Nessuno di questi prototipi però raggiunse, per varie ragioni, la fase di produzione di serie e così l'Agusta continuò, con grande successo, la sua attività di costruttore di elicotteri su licenza che era iniziata nei primi anni '50 del secolo scorso. Questa attività aveva avuto il pregio di introdurre l'Agusta nel campo degli elicotteri e relativo mercato e di acquisire nuove tecnologie di produzione, anche grazie al continuo rapporto con le Aziende licenzianti.

Verso la fine degli anni '60 (sempre del secolo scorso) mi ero convinto però che esistevano in Agusta, in tutti i rami delle attività aziendali, le competenze e le motivazioni necessarie per un ambizioso salto di qualità al fine di portare gradualmente l'Agusta allo stesso rango delle Aziende licenzianti.

Un salto di qualità notevole, da tutti i punti di vista, e della cui difficoltà eravamo ben consci. Ne parlai con Domenico Agusta, che qui voglio ricordare con grande rispetto per le sue visioni anticipatrici, per il suo coraggio imprenditoriale e per la sua disponibilità a dare ascolto alle proposte dei suoi dipendenti.

Pensavo che anche lui per primo desiderasse intimamente che l'Agusta facesse questo salto di qualità, ma che, per prudenza manageriale, aspettava forse che qualcuno dei suoi gli proponesse di farlo. E così fu, verso la fine del 1969.

Così nacque l'A 109, sulla base unicamente di alcune vaghe indicazioni di mercato per un elicottero di alte prestazioni, bimotores, sicuro, veloce e bellissimo!

Volò il 4 agosto 1971, ma Domenico Agusta non era già più con noi.

La strada per arrivare alla completa messa a punto fu ardua e non priva di eventi dolorosi. Ma con grande caparbia ce la mettemmo tutta, ed alla fine ottenemmo la certificazione italiana e USA nel maggio 1975. Il bambino era nato, ma ora doveva diventare grande, girare il mondo e trovare la sua strada.

Sapete già tutti che di strade ne ha trovate parecchie e le ha percorse tutte con grande successo in tutto il mondo.

L'Agusta era finalmente libera di spaziare sul mercato senza i vincoli delle licenze, ma aveva ora l'onere di fare le proprie scelte, di svilupparsi, di lanciare nuovi prodotti innovativi, di trovare il proprio posto nel mercato, di far faccia alla concorrenza di potenti Aziende, già sulla piazza da lungo tempo, cosa che fu fatta con grande impeto nel corso degli anni seguenti, quando, sull'onda della riuscita dell'A 109, nuovi progetti e programmi di sviluppo furono portati a termine con altrettanto o migliore successo, mentre ora altri anche più ambiziosi sono in corso, ai quali auguro ogni fortuna.

Voglio qui ringraziare di cuore tutti coloro che hanno lavorato a questo successo, che appartiene a tutta l'Agusta, a partire da quelli che l'hanno messo inizialmente in atto fino a quelli che per decenni l'hanno costantemente curato, migliorato, periodicamente ringiovanito e riadattato a sempre nuovi ruoli.

Voglio soprattutto ricordare con affetto quanti di essi non sono più con noi e particolarmente, con grande commozione, quelli che hanno perduto la vita sul lavoro, a terra e in volo.

Festeggiamo ora con gioia il 50° anniversario della data del 1° volo dell'A 109 e ricordiamo questo evento come simbolo dell'inizio di una fondamentale evoluzione e trasformazione dell'Agusta.

Vi abbraccio tutti con affetto e commozione.

Bruno Lovera



CELEBRAZIONE 50esimo DELL' AGUSTA 109 Cascina Costa, 26 Settembre 2021

L'Agusta 109 è stato il primo elicottero leggero interamente progettato, costruito e certificato dall'allora Agusta che aveva la denominazione industriale di Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta .

Un elicottero modernissimo per gli standard di quegli anni e, soprattutto, con una linea slanciata e diventata negli anni iconica e imbolo del *Made in Italy*.

Il primo prototipo si alzò in volo nei cieli di Cascina Costa nell'estate del 1971, fu poi certificato prima in Italia e poi negli Stati Uniti e entrò sul mercato internazionale nel 1976.

L'intuizione di un pioniere dell'ala rotante, il Conte Domenico Agusta, e degli Ingegneri Paolo Bellavita e Bruno Lovera, che ne sono stati i validissimi progettisti, hanno di fatto pensato e realizzato uno dei progetti elicotteristici più importanti e innovativi dell'epoca; caratteristiche tecniche di avanguardia, una forma ed una estetica di grande livello entrata in poco tempo nell'immaginario collettivo del volo verticale.

Ancora oggi, dopo 50 anni di attività industriale di successo che ci ha portato a raggiungere successi internazionali, il modello 109 rimane un elicottero di riferimento per differenti impieghi sia di pubblico servizio sia per l'impiego VIP/Corporate.

Sono oltre 1700 gli elicotteri venduti fino ad oggi in oltre 50 Paesi in tutto il mondo e impiegati per missioni in tutte le condizioni atmosferiche ed ambientali, sia su terra che su mare.

Di fatto, con il 109, l'Agusta degli inizi anni'70, entrava a fare parte dei grandi costruttori mondiali di elicotteri; fino ad allora l'Agusta aveva costruito elicotteri su licenza americana (Bell, Sikorsky e successivamente Boeing). Dagli anni 70 l'Azienda ha permesso all'Italia di diventare uno dei pochi paesi produttori di elicotteri al mondo con autonoma capacità di progettazione e commercializzazione, e lo ha fatto in gran parte proprio su questo territorio. Tanti amici e colleghi qui presenti oggi hanno avuto modo di lavorare negli anni nei diversi reparti e uffici che erano stati costituiti proprio per dare respiro al progetto, alla certificazione, alla produzione, al supporto e alla commercializzazione del nuovo Prodotto.

Agli inizi degli anni'80 l'Azienda dava vita, negli USA, all'Atlantic Aviation, poi diventata successivamente Agusta Aerospace Corporation e, in anni più recenti, AgustaWestland Philadelphia Corporation; con questa nostra testa di ponte negli Stati Uniti d'America l'A109 ha permesso all'Azienda di intraprendere un percorso di crescita internazionale con l'ingresso e il successivo consolidamento della sua presenza sul mercato americano, il più grande di sempre per il settore elicotteristico .

Personalmente ho tanti ricordi indimenticabili avendo iniziato a lavorare in Azienda nel 1978 quando la mia prima occupazione fu proprio nel nuovo reparto del 109, dove si assemblavano le macchine fin a portarle al volo di collaudo; erano anni non facili, nel giro di un decennio l'Azienda entrò in crisi, ma lo spessore degli uomini che in quegli anni guidavano l'Azienda, insieme alle abilissime e appassionate maestranze, riuscirono a superare la crisi e un nuovo modello di 109, fortemente voluto e seguito in prima persona dall'Ingegnere Amedeo Caporaletti in quegli anni al timone dell'Azienda, riportò l'Azienda alla ribalta dei mercati internazionali fino ai giorni nostri.

Il 109 è stato l'elicottero di riferimento per lo sviluppo di nuovi modelli come il piccolo derivato 119 Koala, fino al 139, 169 e 189, elicotteri di grande successo internazionale, in particolare il 139 che hai affermato l'Agusta su tutti i mercati internazionali riconosciuta come Azienda innovativa, visionaria e soprattutto tecnologicamente all'avanguardia.

Concludo, ringraziando di cuore l'Azienda per aver sponsorizzato questa importante celebrazione, l'Associazione Gruppo Lavoratori Agusta Seniores e con essa la Fondazione Museo e Villa Agusta per il costante impegno nel promuovere e valorizzare l'immagine dell'Aziendale della sua storia sia nei confronti dei lavoratori che nei rapporti con l'opinione pubblica e le Istituzioni.



*Il Presidente Centrale Seniores Agusta
Dott. Vittorio Della Bella*

Fondazione Museo Augusta Attività 2021

L'ultimo articolo riguardante il nostro Museo e la Villa che ho scritto per lo Specchio risale ad un anno fa e si riferiva alle giornate FAI d'autunno dello scorso anno. Dovevano essere due giornate ma dopo la prima, che aveva avuto un successo di pubblico veramente grande, non abbiamo potuto poi la settimana seguente organizzare la seconda perché è iniziato un nuovo lockdown.

Lockdown che ha così visto la chiusura del Museo e della Villa sino a maggio di questo anno quando, con tutte le accortezze e prescrizioni previste dalla normativa, abbiamo riaperto. Durante la chiusura molti di noi hanno continuato a frequentare il Museo/Villa, compatibilmente con la possibilità degli spostamenti, per gestire tutta la parte amministrativa e di magazzino per essere subito pronti alla riapertura. E, quando questa è stata possibile, tutti i nostri volontari sono stati disponibili, magari anche con qualche timore, per riprendere la normale attività museale, sia al Museo che alla Villa, permettendo così un graduale ritorno alla normalità.

Voglio ringraziare tutti di nuovo per questa disponibilità che ci ha così permesso di riprendere con i visitatori che non sono mancati durante le consuete aperture.

Prima dell'estate sono stati anche realizzati due servizi video, uno per la trasmissione Focus ed un altro specifico per le motociclette MV Augusta per il mercato Americano, che hanno ulteriormente dimostrato l'importanza e l'attualità del Museo nel raccontare la storia elicotteristica e motociclistica della nostra Azienda.

Dopo il periodo feriale stiamo vivendo un momento di grande attività e fervore con parecchie manifestazioni che hanno visti tutti noi volontari in prima linea.



Innanzitutto, in accordo e con il supporto della la nostra Azienda, abbiamo organizzato in data 26

settembre una bellissima e riuscitissima manifestazione per festeggiare il cinquantenario del primo volo dell'elicottero A 109 che si è alzato per la prima volta a Cascina Costa il 4 agosto 1971. Come ho detto nel discorso di apertura della manifestazione è stato un evento che potrebbe sembrare

lontanissimo nel tempo ma che ha dato il via ad un nuovo corso per Agusta: il primo elicottero di progettazione tutta italiana, costruito in Italia, entrato in produzione,



ottenendo poi un gran successo nei mercati di tutto il mondo, apprezzato per il design, le innovazioni tecnologiche, la velocità, essendo l'elicottero più veloce nella sua categoria, e l'economicità dei costi di funzionamento. Naturalmente abbiamo ricordato gli artefici di questo successo: il Conte Agusta che lo ha voluto, i progettisti Ing. Lovera e Ing. Bellavita e tutti i dipendenti che, specialmente nei primi anni, hanno duramente lavorato per rendere questa macchina un "gioiello" ammirato in tutto il mondo.



Ho letto anche uno scritto dell'Ing. Lovera che, purtroppo, non ha potuto essere presente, ma ha voluto lasciare una sua testimonianza di quei periodi storici così determinanti per la nostra Azienda.

E' intervenuto anche il Comandante Forzani, il primo pilota collaudatore che ha volato sull'A109 dopo il Comandante Lancia, ed ha ricordato i problemi tecnici che aveva questa macchina nelle fasi iniziali poi, senza non poche difficoltà, risolti ma ha voluto anche ricordare, con tanta commozione, tutti quelli che ci hanno lasciato in questi cinquanta anni, in



particolare chi ha perso la propria vita durante l'attività lavorativa e, nello specifico, Giulio Cella che proprio durante le prime sperimentazioni dell'elicottero, durante le prove a terra, ebbe un drammatico incidente perdendo la vita.

Infine il Dottor Cutillo, Capo Divisione Elicotteri di Leonardo, ha nuovamente rimarcato l'importanza nella storia aziendale di questa macchina, sottolineando poi come l'Azienda abbia continuato e continui a sviluppare altre macchine che hanno ottenuto e stanno ottenendo un grande successo in tutto il mondo. Dottor Cutillo ha poi voluto sottolineare come il brand Agusta sia stato introdotto nuovamente per alcune linee di vendita e questo non ha potuto che rendere tutti noi, che siamo cresciuti sotto l'ala di Agusta, orgogliosi e felici.

Per l'occasione è stato anche realizzato l'annullo postale dedicato al cinquantesimo che ha annullato il francobollo posto sulla cartolina commemorativa realizzata per la giornata e che è possibile ancora trovare al Museo.

Infine la giornata si è conclusa con il passaggio dell' AW 109 sopra il Museo, facendosi ammirare da una moltitudine di persone accorse per questo evento. Grazie al Comandante Feller che, come sempre, ha aderito a questa iniziativa che ha concluso una giornata indimenticabile.



Il 16 ed il 17 ottobre abbiamo aderito, con Fondazione Leonardo, alle giornate che il FAI ha organizzato in tutta Italia, coinvolgendo ancora una volta Fondazione Museo Agusta. E anche quest'anno è stato un grande successo con ben 300 persone (tutte con prenotazione tramite FAI) che hanno voluto venire a visitare il Museo e la Villa dimostrando ammirazione e complimentandosi per tutto quello che hanno potuto ammirare durante la visita.



Il 23 ottobre è stata poi inaugurata nella Villa una mostra dedicata ad Erika Giorgetti che nel mese di agosto dello scorso anno in un incidente in montagna, ha perso la vita. Una Mostra voluta dai genitori, Peppino e Fabrizia, per ricordarla e sentirla ancora fra noi, esponendo i fiori in legno che Erika costruiva, composizioni molto belle ed apprezzate anche nella Valle d'Aosta dove Erika lavorava ed esponeva i suoi lavori.

La Mostra è rimasta aperta per due settimane, vista da tante persone provenienti anche dalla Valle d'Aosta ed è stata davvero una toccante testimonianza nel ricordo di una giovane vita che ci ha lasciati.

Anche in questo caso voglio ringraziare Luigi Ielmini e tutti i volontari della Villa che si sono adoperati nella gestione di questa Mostra permettendo, anche grazie al loro lavoro, di portare a termine nel migliore dei modi un evento così significativo.

Nel mese di dicembre ci aspettano ancora alcuni eventi legati a visite numerose di alcune Aziende che desiderano visitare il Museo e la Villa e

questo ci inorgoglisce per la testimonianza che riusciamo a dare raccontando la storia, il presente ed il futuro di questa nostra grande Azienda. Da ultimo a breve partirà anche il negozio on line dei nostri gadget per permettere a tanti appassionati e clienti in tutto il mondo di acquistare il materiale presente nei negozi di Cascina Costa e Sesto Calende, materiale sempre più richiesto ed apprezzato.

Per il futuro, ormai decisamente prossimo, stiamo lavorando al nuovo simulatore che sarà realizzato da Leonardo e certamente sarà ancor di più un ulteriore richiamo per il nostro Museo, considerando il successo che già ottiene il simulatore attuale ed è in fase di realizzazione anche la realtà aumentata che permetterà al visitatore di apprezzare ulteriormente quanto esposto, visualizzando su di un tablet gli approfondimenti o i filmati di alcuni importanti oggetti in mostra nel Museo e nella Villa.

Voglio qui cogliere l'occasione per una richiesta che rivolgo a tutti voi. Come vi sarete accorti da quanto riportato nell'articolo, le attività del Museo e della Villa sono oltremodo impegnative, sia nella routine che per gli eventi che vanno oltre alle normali attività. Tutti noi cerchiamo di impegnarci sempre di più, ma sarebbe davvero utile poter contare su ulteriori volontari che volessero condividere l'avventura del Museo e della Villa, proprio per supportare al meglio tutte le attività e testimoniare nel modo migliore la nostra Azienda. Pertanto rivolgo l'invito, a chi volesse entrare a far parte del Gruppo museale di contattarmi direttamente o tramite i volontari del Museo, anche solo a livello conoscitivo, senza impegno, per valutare, nelle tante attività del Museo e della Villa, la possibilità di impegnarsi in qualcuna di queste attività.

Un caro saluto ed i migliori auguri di Buon Natale a tutti voi ed alle vostre famiglie.

Gianluigi Marasi



DOMENICO AGUSTA la lezione dei fatti

Nel 50esimo anniversario della sua morte pubblichiamo questo scritto apparso, in sua memoria, sul numero speciale della rivista "Ala Rotante" del 1971. Dopo 50 anni riscontriamo tante verità riguardanti sia l'uomo che l'imprenditore

Dicono gli esperti, e i fatti generalmente confermano, che le industrie di aeroplani possono prosperare solo dove esiste adeguata assistenza governativa e il supporto di un sufficiente mercato nazionale, sia esso militare o civile. È quanto si legge nelle relazioni ufficiali: ed è un fatto che i paesi del mondo dove c'è una consistente industria aeronautica stanno sulle dita di una mano.

Domenico Agusta non trovò, nell'Italia del dopo guerra, né l'una né l'altra cosa: non aiuti governativi, né un mercato di proporzioni considerevoli. E quanto a previsioni e rapporti di esperti, non ebbe il tempo di leggerli; e se li avesse letti non ne avrebbe tenuto conto. Fece egualmente, in un paese scettico e disattento, una progredita e agguerrita industria aeronautica che da vent'anni cresce, si espande e compete con successo sui mercati internazionali, inopinatamente dimostrando di sapersi reggere in piedi senza i puntelli, palesi o reconditi, dello stato. Riferendosi a tali severe condizioni ambientali e a tali concreti handicaps un importante uomo d'affari americano esclamò un giorno: «*Costui sta dimostrando che è possibile vendere gli ananassi cresciuti sulle nevi dell'Antartide*». Dove accanto alla esagerazione del *bon mot* c'è pur anche una fetta di ben giustificato stupore e una punta di verità.

Dire semplicemente che il successo di Domenico Agusta è dovuto agli elicotteri equivale ad affermare che l'aria è trasparente o che l'erba è verde. E dire niente. Egli avrebbe avuto eguale, o forse maggiore, successo in qualunque altra impresa, come infatti lo ebbe, per più di un quarto di secolo, nella personalissima, ma impegnativa, *hobby* delle competizioni motociclistiche. Come sarebbe altrettanto ingiusto e fuori luogo ridurre ogni cosa in termini di successo produttivo o mercantile, perché così non è. Le macchine prodotte, vendute, esportate costituiscono il dato più appariscente, il riferimento palese, quello che tutti sanno. Non è altrettanto noto, invece - salvo ai pochi del mestiere - l'enorme sforzo che, dietro la facciata della produzione di serie, Domenico Agusta ha compiuto in vent'anni per creare quasi dal nulla, e senza aiuti di chicchessia, una completa e complessa struttura di uomini, attrezzi ed esperienza tale da



consentire alla sua azienda lo studio, la progettazione e la sperimentazione autonoma di nuovi velivoli nel campo dell'ala rotante.

E questo un punto importante sul quale è necessario soffermarci se vogliamo chiarire e illustrare la statura dell'uomo. Egli aveva capito fin da vent'anni fa - altri ci stanno arrivando solo ora, qualcuno forse non ci arriverà mai - la radicale evoluzione intervenuta nell'aviazione del dopoguerra.

Al romantico concetto dell'audacia e del rischio - al quale in gran parte dobbiamo la conquista del cielo - si era venuta imperiosamente sostituendo l'esigenza della sicurezza del volo; e finita l'epoca delle scoperte estemporanee, delle trovate geniali e, sia detto senza irriverenza, anche degli aeroplani stravaganti, andava altresì scomparendo la figura del "pilota" e del "progettista" divinizzati, che mettevano la loro brava firma sull'impresa compiuta e sul velivolo progettato.

Bei tempi, ma tutto passa a questo mondo. Entravano in scena le anonime "squadre" di tecnici, le specializzazioni associate, i trusts di cervelli, la standardizzazione delle procedure di volo, le attrezzature per la sperimentazione, i controlli di qualità, i computers. Ad una generazione di esuberanti e di intransigenti - piloti e progettisti dell'anteguerra - subentrava una falange di pedanti e di sgobboni.

Sia ben chiaro: segretamente Domenico Agusta stava con i primi, gli indimenticabili compagni della sua giovinezza.

Ne parlava a lungo qualche sera, tra pochi amici, quando si concedeva rare pause di distensione.

Si ripeteva anche, nei suoi racconti: con ciò dimostrando quale sogno avesse lasciato nel suo cuore l'epoca d'oro della scoperta del cielo. Ma la mattina dopo era pronto a sospendere dai voli un collaudatore che avesse osato tentare l'esecuzione di una mezza figura acrobatica.

Oggi tutti i pappagalli parlano di "gap", da quando questa parola inglese che significa "lacuna" è stata messa in voga da un noto uomo politico. Ma Domenico Agusta cominciò a riempirlo, codesto buco, code sta lacuna, vent'anni fa, probabilmente senza neppure sapere che così si chiamava.

Dagli aeroplani di legno e tela - scomparsi con il totale olocausto dell'aviazione italiana nel 1943 - alla raffinata e complessa metallurgia di un elicottero del 1950 il salto era grosso; il buco, la lacuna, erano profondi. Il modo più logico e rapido per riempirlo non era certamente quello di tentare di inventare l'ombrello; ossia non era certamente quello di mettersi a ricercare e a progettare. Progettare che cosa, e per chi, se non si conosceva il punto al quale altri erano arrivati? E inventare che cosa, se non si conoscevano i procedimenti di fabbricazione? Per dire quanto pochi siano in Italia coloro che hanno intuito o recepito questo punto basti pensare che codesto grosso equivoco fra "design" e "process" - fra il concepire una macchina volante dei nostri tempi, e possedere la effettiva capacità di costruirla in termini di aggiornata tecnologia - persiste tuttora ed è presente sotto specie di enigma e rompicapo, in ogni decente consesso ove si parli di "rilancio dell'industria aeronautica nazionale".

Domenico Agusta ebbe l'intelligenza nell'umiltà - due virtù che per essere vere hanno bisogno l'una dell'altra - di rimettersi a scuola, vent'anni or sono, lui e tutti i suoi tecnici. Ma con il puntiglio e l'orgoglio di imparare tutto, quindi di fare tutto, anche le cose che sarebbe stato più comodo, ed estremamente più conveniente, procurarsi altrove. Da questa sua testarda e incessante *escalation*, ovviamente concepita e attuata per tempi lunghi, dovevano scaturire, come infatti è avvenuto, due importanti risultati: una completa conoscenza delle tecnologie riferite ai velivoli ad ala rotante e una completa, aggiornata e

autonoma attrezzatura per applicare tali tecnologie, sia nel campo della sperimentazione quanto nel campo della produzione. Condizioni entrambe indispensabili per l'obiettivo finale: ossia per acquisire la capacità, non solo dei progettare, costruire e sperimentare nuove macchine, ma anche di farle accettare sul mercato mondiale.

L'aspetto più stupefacente di questa marcia durata vent'anni sta nel fatto che Domenico Agusta, questo uomo d'altri tempi, non si contentava di risultati di laboratorio, non accettava, per dirla con i medici, le sole prove "in vitro". Voleva e pretendeva il caso vero, reale e totale. In altri termini: per imparare, e insegnare ai suoi tecnici, l'arte di progettare e sperimentare nuovi elicotteri li costringeva, appunto, a fare nuovi elicotteri.

Riteniamo non esistano al mondo altri esempi di aziende che nel tempo relativamente limitato di poco più di due lustri abbiano messo in volo a proprie spese una dozzina di prototipi di progettazione originale che vanno dal piccolo monoposto sino al grosso trimotore da quaranta posti. Salvo quest'ultimo, che ebbe un limitato contributo governativo, e salvo il piccolo silurante A-106, entrato in servizio presso la Marina, tutti gli altri furono realizzati a spese e rischio della azienda, ossia costituirono, come dicono gli americani, "private venture". E non si tratta, come qualcuno potrebbe supporre, di macchine mancate, perché alcune passarono anche, e con successo, al vaglio di estese prove militari o della certificazione civile. Il punto è un altro. Come si era in precedenza reso conto che i tempi, in aviazione, erano cambiati - dalla irruenza creativa dell'anteguerra alla pedanteria meditativa del dopo - così Domenico Agusta aveva anche capito che in un mercato che tende, per motivi dei costi d'esercizio, ferocemente verso la standardizzazione non basta avere in mano una buona macchina per conquistare il mondo: bisogna anche aspettare l'occasione propizia, ossia che si verifichi quella tale lacuna, quel tale *gap* - questa volta non tecnologico, ma operativo o mercantile - che consenta il rischio, ben più grande, del lancio della serie.

In questo abbastanza lungo discorso, che meriterebbe d'essere ben più approfondito, abbiamo toccato tre punti: attrezzature specializzate, studi di progettazione, costruzione e sperimentazione di nuovi velivoli. Tre

cose che in qualunque altro paese, che possieda un'industria aeronautica, sono usualmente fatte a spese dei governi.

In Italia, invece, furono messe insieme a spese dell'azienda di Cascina Costa, per merito precipuo di Domenico Agusta. L'Italia non aveva un'industria di produzione elicotteristica: ora ce l'ha. Non aveva tecnici capaci, non solo di mantenere in volo le macchine create dagli altri, ma anche di crearne di proprie; non aveva piloti collaudatori addestrati alla messa a punto di nuovi velivoli ad alarot ante: ora ha tutto questo. Non aveva alcuna possibilità o speranza di inserirsi nel contesto del mercato mondiale con la propria firma e con la propria bandiera: ora questa prospettiva è in atto e si sta realizzando.

Non risulta che Domenico Agusta abbia mai esposto queste sue idee e questi suoi piani, che erano in lui lucidissimi e meditatissimi, in congressi, convegni, simposi, convention o simili ufficiali esercitazioni.

Come Socrate, egli insegnò queste cose solo agli scolari della sua singolare e moderna Accademia - i suoi collaboratori e tecnici di Cascina Costa - e non ha lasciato nulla di scritto. Salvo un brevissimo testamento: "Quando sarò morto mettete la mia bara fra le macchine utensili, fra gli strumenti del nostro lavoro. Fatemi un funerale semplice. E il giorno dopo, questo è il mio ultimo ordine, tutti al lavoro".

È la grande lezione di Domenico Agusta: la lezione dei fatti.

Sopra ci è sfuggita una esclamazione: "quest'uomo d'altri tempi". Vorremmo non essere fraintesi. Non può non essere uomo dei propri tempi uno che fabbrica elicotteri. Ma non si può fare quello che egli ha fatto senza il supporto di virtù esemplari che ora sembra vadano scomparendo. Una grande forza d'animo e un grande coraggio, una ferma volontà di perseguire i propri obiettivi, una lucida visione dei problemi da affrontare e, soprattutto, una enorme capacità di comprendere i propri simili, che è alla base di qualunque capacità di comando. Chi tutto comprende tutto può perdonare. Ed egli usava la esortazione, la comprensione, la persuasione e il perdono come strumenti principali del suo governo. Anche se da tutti pretendeva il possibile ed anche l'impossibile. Che non sempre, beninteso, otteneva: ma egli, di codesto "impossibile" era l'esempio

vivente, quotidiano, stupefacente. Di fronte a certi suoi ordini ci si poteva, magari, rodere il fegato - come di fatto spesso accadeva - per finire poi completamente disarmati dinanzi all'esempio della sua azione infaticabile. Si poteva anche litigare, con Domenico Agusta, ma solo per divergenze o dissensi sugli indirizzi di lavoro, mai per ragioni personali. Si poteva litigare per ore: ma era praticamente impossibile lasciare il tavolo dell'alterco con una sola briciola di risentimento o rancore. Aveva un modo inimitabile di chiudere una discussione, fosse pur la più aspra: un sorriso franco, aperto, buono di adolescente che lo poteva litigare per ore, ma era praticamente impossibile e simpatia che disgelava qualunque nebbia. Con il viatico di codesto sorriso ci si dormiva sopra una notte. Per finire convinti, il giorno dopo, che forse aveva ragione lui. E nove volte su dieci era così.

Da una simile stoffa d'uomo in altri tempi - ecco il punto - si sarebbe potuto cavare qualunque cosa: un condottiero, un navigatore, un artista, che ne sappiamo?, persino un profeta. Egli riderebbe di questa nostra strana supposizione. Invece, gli elicotteri. Bene, ciò viene da un'altra sua peculiare caratteristica: come aveva un grande rispetto per gli altri, così aveva anche un profondo rispetto per la tradizione, per coloro che in questo mondo lo avevano preceduto. Suo padre era un pioniere dell'aviazione ed egli si sentiva l'anello di una dinastia, uno che aveva degli ascendenti e che avrebbe avuto dei discendenti. Non solo nell'ambito ristretto della famiglia, ma nel senso ben più largo e corale di una rigorosa fedeltà ai principi e agli obiettivi che altri prima di lui - i suoi compagni della Malpensa - avevano perseguito e che lui doveva con ogni sua forza e impegno continuare: perché altri ancora, dopo di lui, avrebbero impugnato e portato avanti la sua bandiera.

È probabile che anche in codesta sua proiezione verso il futuro quest'uomo affascinante, e per molti aspetti incredibile, è probabile che anche in questo avrà ragione.

L. C
dal numero speciale di *Ala rotante*
dedicato alla memoria
del Cavaliere del Lavoro
Domenico Agusta
Anno XVI - 1971

2020-2021 due anni vissuti pericolosamente...

Carissime socie, carissimi soci

L'importante campagna di vaccinazione avviata già da diversi mesi, inizia a registrare un discreto successo alleviando l'oppressione con la quale da tempo ci dobbiamo misurare.

Purtroppo anche noi come GLA siamo stati costretti anche quest'anno a ridurre al minimo le nostre iniziative ma a differenza dello scorso anno, proprio grazie ai vaccini e al famigerato green pass, siamo riusciti a ripartire con alcune iniziative in presenza.

A luglio abbiamo ricordato con una Santa Messa in Pinetina i nostri 27 soci che ci hanno lasciato lo scorso anno e nei primi mesi dell'anno in corso. Purtroppo non abbiamo potuto organizzare la solita brughierata data la situazione sanitaria ancora precaria.

Domenica 24 ottobre, dopo molte peripezie, siamo riusciti a organizzare sotto la tensostruttura del parco Primerano, il premio studio per i nostri studenti, relativo all'anno scolastico 2019/2020, abbiamo premiato 62 ragazzi delle medie inferiori, medie superiori, laureati e 7 dottori laureati alla specialistica con borse di studio offerte dall'azienda.

Rinnovo i complimenti ai nostri ragazzi che hanno dovuto subire, forse più di tutti noi, le conseguenze di questo maledetto virus rinunciando alla presenza in classe da marzo 2020 fino alla fine dell'anno scolastico; siete stati veramente bravi.

Ci stiamo impegnando anche per organizzare le premiazioni dei soci che hanno raggiunto i requisiti negli anni 2019/2020 ed è nostra intenzione organizzare anche il pranzo sociale.

Mi auguro che quando leggerete questo breve scritto quello che ora (fine ottobre) è ancora in fase di gestazione si sia completato nel migliore dei modi.

Nonostante la pandemia sono state molte le iniziative che hanno coinvolto i nostri soci: il cinquantesimo del primo volo del A109 a fine settembre, la posa della targa e l'intitolazione a Carlo Ubbiali del parco a Cascina Costa, le due giornate del FAI al nostro museo, che hanno visto la presenza di più di 250 visitatori, la mostra dei bellissimi fiori di legno in villa Augusta di Erika Giorgetti, ragazza prematuramente scomparsa in un incidente in montagna ad agosto 2020.

Come vedete piano piano stiamo facendo di tutto per tornare alla normalità pre covid; ci attendono ancora sfide impegnative ma entusiasmo e voglia di fare non ci mancano.

Ora permettetemi alcune considerazioni sulla lettera che il nostro presidente Dott. Vittorio Della Bella ha inviato a tutti voi.

"...se veramente vogliamo che il nostro GLA continui, come immagino noi tutti speriamo e vogliamo, a organizzare le tante iniziative che ci hanno reso un punto di riferimento e di importante aggregazione negli anni. Il Premio Studio per celebrare il merito dei nostri ragazzi, garantire le visite mediche per i soci, il consueto pranzo sociale, e i tanti momenti conviviali in Pinetina, le gite e le serate a teatro. Senza dimenticare il nostro importante impegno nel sociale, come ormai facciamo da diversi anni, a sostegno di gruppi locali che si occupano di disabilità, per poter continuare a fare tutto questo, l'unica via è quella di rivedere e contenere i costi dei premi ai nostri soci"

Questo quanto scriveva il nostro presidente e vi posso assicurare che è condiviso da tutto il consiglio. Purtroppo il costo dell'oro ha raggiunto cifre insostenibili e l'unica soluzione per poter continuare e non lasciare a chi verrà a gestire il gruppo dopo di noi una situazione finanziaria disastrosa è quella di eliminare il cinturino in oro mantenendo l'orologio in oro con movimento meccanico e non più al quarzo.

So che questa decisione, molto impopolare per questo consiglio, può generare del malcontento in alcuni di voi ma mi auguro che la maggioranza comprenda le difficoltà che stiamo attraversando e l'impegno massimo che tutti noi ci stiamo mettendo perché il nostro GLA sia motivo di orgoglio per tutti i nostri soci.

Un abbraccio e tantissimi auguri a voi e ai vostri famigliari

Mauro Boschetti



P r a n z o S o c i a l e 2 0 2 1



Pur con molte difficoltà, divieti, green pass e vaccini, quest'anno siamo riusciti a organizzare il nostro consueto pranzo sociale. Per evitare pericolosi assembramenti lo abbiamo fatto in due sabati: 27 novembre e 4 dicembre.

La partecipazione, al contrario degli scorsi anni (da 400 a 600 soci), non è stata tanta per una concomitanza di problemi avversi. Primo fra tutti la ridotta

capienza del ristorante che deve sottostare alle vigenti norme di sicurezza previste dai diversi decreti. Il limite a noi imposto è stato di 200 persone. In realtà eravamo poi in 140 (circa 70 al 4 Dicembre). Alcuni



soci hanno disertato per timore di contagi, visti gli ultimi aumenti dovuti all'ultima variante; anche se tutti i partecipanti hanno avuto accesso solo con la presentazione di GreenPass valido (quindi tutti vaccinati).

Al pranzo del 27 novembre abbiamo invitato un rappresentante dei Genieri di Lombardia della protezione civile di Samarate il Tenente Juri De Tomasi e una rappresentante della CRI di Gallarate, la nostra amica Emanuela Tonelli, moglie del nostro carissimo e indimenticabile socio Agostino Fulgosi che purtroppo ci ha lasciato ben 15 anni fa.

A loro, dopo averli ringraziati per l'impegno delle loro associazioni nella lotta a questa pandemia e per l'amicizia che ci lega da anni, abbiamo donato un piccolo ma sentito contributo, frutto del ricavato dei mercatini di Natale del 2019 che



avevamo ancora in cassa.

E proprio per questa micizia e collaborazione Juri e Emanuela, molto gentilmente, ci hanno donato due targhe di ringraziamento a testimonianza del nostro costante impegno nei confronti delle loro associazioni.

Anche SIAI e Caproni, presenti al pranzo con la rappresentanza dei rispettivi presidenti sezionali Mariani Marzio e Graziano Buratti, ci hanno fatto dono rispettivamente di un modellino dell'aereo S79 Sparviero Sorci Verdi 12° Stormo e di un libro sulla storia della Caproni "Alfa e Omega di un'epopea"

E' stata poi commovente la testimonianza del nostro socio Angelo Davoli che ci ha reso partecipi della sua travagliata lotta con questo virus. Dopo ben 40 giorni di terapia intensiva ed essere stato a un passo dal non farcela, grazie ai medici e agli infermieri è riuscito a sconfiggere questo maledetto Covid-19.

"Angelo grazie; con il tuo intervento ci hai fatto commuovere, ma spero che quelli che sottovalutano questa pandemia capiscano la gravità della

situazione sentendo la tua drammatica testimonianza"

Noi speriamo di rivederci il prossimo anno a un pranzo sociale normale con più partecipanti, senza mascherine e green pass e che questo virus sia solo un lontano ricordo.....speriamo.



Mauro Boschetti



CONTRIBUTO ASSOCIAZIONE GRUPPO LAVORATORI SENIORES AGUSTA

Domenica 8 dicembre 2019 mi sono recata a Cascina Costa di Samarate (Va) in Villa Agusta, per ritirare il contributo che ogni anno l'Associazione Gruppo Lavoratori Agusta Seniores (GLA) dona a Natale alla nostra associazione, grazie alle innumerevoli iniziative di solidarietà che organizza durante l'anno.

La giornata è stata caratterizzata dall'arrivo in elicottero di Babbo Natale e le sue renne che hanno salutato tutti i bimbi presenti, con la partecipazione degli allegri clown di corsia "I Pressappoco di Vippolona" e dei volontari della Protezione Civile, che hanno preparato un buonissimo rinfresco a base di panettone, biscotti e vin brulé.

In Villa è stato allestito il mercatino di Natale con tante decorazioni natalizie, bellissimi manufatti artigianali e originali idee-regalo.

Dopo la lotteria finale, vi è stata la tradizionale distribuzione dei contributi a varie associazioni e gruppi che sostengono i più bisognosi. La nostra associazione ha ricevuto la cifra di € 300,00, donata per poter contribuire ad aiutare la Ricerca Genetica sulle glicogenosi.

E' sempre bello e anche emozionante vedere persone che si danno da fare per raccogliere fondi da devolvere a scopo benefico. Allestire manifestazioni di questo genere richiede molto tempo e disponibilità, ma sicuramente permette ai numerosi volontari che hanno dato il proprio contributo, di vedere con soddisfazione il risultato del loro lavoro e l'apprezzamento da parte di tutte le persone presenti.

Un ringraziamento particolare va al Sig. Mauro Boschetti e alla Sig.ra Bianca Brotto che hanno sempre a cuore la nostra Associazione e sono sempre in prima linea per l'organizzazione di questa manifestazione.

Con il contributo erogato abbiamo potuto aggiungere un altro "mattoncino" alla costruzione dei nostri progetti per finanziare la ricerca medica.

Grazie!



*Giovanna Binda
Associazione Italiana Glicogenosi*



Risentire quel rombo del motore di Agostini o Pasolini mette I brividi

La passione per le due ruote non ha età, dalla pista al motocross

Parla Enrico Minazzi, presidente del Registro Satorico Aermacchi

“Non ci rendiamo conto di quanto Varese sia celebre nel mondo grazie alle moto”

È nato nell'anno 1951 il varesino Enrico Minazzi, storico del motociclismo: come Kenny Roberts e Marco Lucchinelli, pure lui ha visto la luce nella stagione dei mondiali di ciclismo su strada nella Città giardino, ma soprattutto quando nacque l'Aermacchi Cigno e si disputò la Sei Giorni internazionale di Varese. Festeggia 70 anni Minazzi, giornalista con un lungo trascorso a Preal pina del Lunedì e Gazzetta dello Sport. Ha scritto pagine indimenticabili del motociclismo, dalle vittorie MV e Aermacchi a quella Cagiva alla Dakar. E si emoziona quando il figlio Davide accende l'Aermacchi 250 RR a due tempi sviluppata da Renzo Pasolini, romagnolo trapiantato a Varese per la Casa di Schiranna.

"Mi provoca i brividi il rombo delle moto vincenti del "Paso"(Aermacchi) o di Agostini (MV Agusta) ci confida Enrico Minazzi. Molti varesini non si rendono conto quanto la Città giardino sia invidiata nel mondo: Dagli Usa e dal Giappone riceviamo inviti a raduni internazionali, grazie alle celebrità varesine".

"Il paragone è chiaro: per lo sviluppo in Emilia Romagna dell'automobilismo di Ferrari, Lamborghini, Maserati e Ducati contò il talento dei tecnici formati in Officine Meccaniche Reggiane. Nel Varesotto, per nascita e sviluppo delle moto, dobbiamo ringraziare le industrie aeronautiche che hanno formato tecnici di grande professionalità e passione. Caproni, Agusta, Aermacchi, Breda, Piaggio, Innocenti, tutte aziende del volo che hanno donato alla storia moto vincenti, su strada e in pista".

da "La Prealpina" del 24/09/2021

Esposizione moto costruite a Varese dal 1900				
n.	Marca	Modello	Anno	Coll./Motoclub/Ass.
1	FRERA	Frera 250	1935	Enrico Verrini
2	PREMOLI	Premoli 250 Competizione	1938	Fiore Pirillo
3	AERMACCHI	125 N detto 'Cigno' o 'Macchino'	1950	Registro Storico Aermacchi
4	LORI	Lori 125	1952	Giuseppe Albertini
5	FRISONI	Frisoni 160	1952	Enrico Verrini
6	SESSA	150 Sport	1953	Roberto Cesaro
7	SESSA	98 Turismo	1955	Roberto Cesaro
8	GANNA	175 Sport	1956	Enrico Verrini
9	CAPRONI	Caproni Vizzola 175	1958	Renzo Cavazzana
10	MV	GP 350 tre cilindri	1967	Coll. Privato Anonimo
11	MV	Regolarità 125	1968	Enrico Verrini
12	LINTO	500 GP	1970	Roberto Cesaro
13	AERMACCHI	Aermacchi 250 RR	1975	Registro Storico Aermacchi
14	MV	750 Sport America	1976	Coll. Privato Anonimo
15	ASPES	CRC 125	1978	Antonio Trompia
16	ASPES	YUMA 125	1979	Antonio Trompia
17	HRD	Silver Horse	1983	Andrea Colombo
18	CAGIVA	Alessa Rossa	1984	Roberto Maffi
19	CAGIVA	Elefant 2	1986	Massimiliano Zonato
20	CAGIVA	C 10 Anniversary	1988	Andrea Peri
21	CAGIVA	Mito Evolution of Myrth modello 90	1994	Maurizio Scandurra
22	MAGNI	Australia 1000 motore Guzzi Daytona	1995	Giovanni Magni
23	MV	F4 Brutale	2007	Alberto Vaser
24	Magni	Filo Rosso 800 motore MV Agusta Brutale	2021	Giovanni Magni



Varese vince nel mondo: con Aermacchi (qui un raduno) e MV Agusta.

I due personaggi ritratti sono Primo Felotti (grande telaista di moto ed elicotteri) e Arturo Magni (diesse del Reparto Corse, scomparso alcuni anni fa), pupilli del Conte Domenico Agusta



P a r c o “ C a r l o U b b i a l i ”



Sabato 9 Ottobre, alla presenza della famiglia Ubbiali, il Moto Club Internazionale MV_AGUSTA di Cascina Costa inaugurava nel borgo, all'altezza del civico 441, il "PARCO UBBIALI", evento che doveva celebrarsi nel 2020.

All'iniziativa ha aderito la Direzione del Museo Agusta e il Gruppo Seniores Agusta-MV ricorrendo, nello scorso anno, il 75° di fondazione della M.V. Meccanica Verghera.

Le norme anti Covid hanno purtroppo ritardato l'evento che ha visto la presenza del sindaco di Samarate Enrico Puricelli, il quale ha sostenuto e patrocinato la motivazione della posa della targa, del Comandante della stazione Carabinieri di Samarate Lgt. Angelo Rivista, del rappresentante della Federazione Motociclistica Italiana, del dott. Giovanni Agusta in rappresentanza della famiglia Agusta, unitamente alle testate



giornalistiche di settore e giornalisti delle televisioni provinciali.

Momento emozionante è stato la scoperta della targa dedicata al nostro campione deceduto il 2 Giugno 2020; momento sottolineato dalle note dell'Inno di Mameli eseguito in modo solenne dal Corpo Musicale di Samarate.

Fra i presenti non mancavano gli ex meccanici che avevano collaborato ai successi di Carlo Ubbiali. Spiccava, in divisa rossa, il gruppo di motociclisti del Moto Club Bustese con il suo presidente sig. Romano Colombo.

Una cerimonia breve ma molto partecipata dai presenti per il commosso affetto esternato dalla signora Mariella e dai figli Cristina, Giovanna, Maurizio e Daniele.

Proverbiale la determinazione di Giancarlo Libanori, Presidente del Moto Club di Cascina Costa, nel portare a termine questa duratura testimonianza alla persona di Carlo Ubbiali tanto da considerarlo concittadino "sempre presente a Cascina Costa in ogni occasione che si rifacesse al nome "Agusta" e mai rifiutando il caloroso incontro con il popolo motociclista".

Enrico Sironi



*Al Consiglio Centrale
del Gruppo Lavoratori Agusta Seniores
augura a tutti voi, agli amici, ai familiari*

un felice Santo Natale

e

un Buon 2022

La storia dell'elicottero EH101



Dal suo concepimento alla realizzazione l'elicottero EH101, oggi AW101, ha formato tantissimi tecnici, ingegneri e disegnatori. Gli sforzi profusi da tutti quelli che ci hanno lavorato hanno portato ad avere una macchina unica nel suo genere.

Qualche collega ha trattato l'argomento EH101 in altri contesti, mettendo in risalto il lavoro svolto dal personale Agusta. Questi lavoratori hanno portato avanti il progetto con tantissimi sforzi, impegni e sacrifici personali. In questo articolo si metteranno in luce invece, gli aspetti che hanno portato allo sviluppo e commercializzazione del nuovo elicottero presso potenziali operatori nel corso dei vari anni.

Nella primavera del 1977, il Ministero della Difesa britannico emise un requisito per un elicottero da guerra anti-sottomarino (*A.S.W. - Anti-Submarine Warfare*) per sostituire i Westland Sea Kings della Royal Navy, che stavano diventando inadeguati di fronte ai progressi della tecnologia sottomarina sovietica. La Westland Helicopters elaborò una proposta, designata WG.34, per un elicottero trimotore (*voci indiscrete riferirono che dovendo la macchina essere utilizzata anche dalla famiglia reale inglese in caso di avaria di un motore il trimotore forniva più garanzie in quanto rimanevano ancora due motori funzionanti*) di dimensioni simili al Sea King. Il WG.34 doveva presentare una maggiore autonomia e una portata maggiore rispetto al suo predecessore.

Parallelamente, la Marina Militare Italiana stava valutando anche la sostituzione della sua flotta di Sea King prodotti su licenza dalla Agusta.

Le due società iniziarono presto i colloqui per lo sviluppo congiunto di un elicottero successore.

Agusta e Westland conclusero ben presto un accordo per lavorare insieme al progetto e formarono una nuova società di proprietà congiunta, EH Industries Limited (*EHI - European Helicopter Industry*).

Il velivolo che nacque da questa collaborazione fu commercializzato con il nome di EH101. In realtà il nome originale doveva essere EHI 01, ma un errore di trascrizione su una nota scritta a mano portò al cambiamento in EH101.

Il 12 giugno 1981, il governo britannico confermò la sua partecipazione al progetto, stanziando un budget iniziale di 20 milioni di sterline per sviluppare nove esemplari di preserie, i famosi PP's (*Pre Production*).

Un importante accordo, che garantiva i finanziamenti per la maggior parte del programma di sviluppo dell'EH101, fu firmato sia dal governo britannico che da quello italiano nel 1984. Al Paris Air Show del 1985, Agusta mostrò un modello di una versione utility del nuovo elicottero, portando a un design più generalizzato che poteva essere personalizzato per soddisfare le esigenze di vari clienti civili o militari.

Il primo prototipo, il PP1, volò il 9 ottobre 1987. Nel 1987, il Canada scelse l'EH101 per sostituire i suoi Sea Kings nella guerra antisommersibile e nei ruoli di ricerca e salvataggio.

Il terzo motore e la maggiore autonomia dell'EH101 furono confrontati favorevolmente con gli elicotteri rivali, come il Sikorsky Seahawk. Anche la portata e la capacità di sghiacciamento furono considerate vitali per le operazioni del Nord Atlantico.

Il nascente EH101, che doveva sostituire i Sea Kings delle forze armate canadesi (*C.A.F. - Canadian Air Force*), per un totale di circa 50 macchine, si trovò immischiato a una ampia battaglia politica tra i conservatori e i liberali, quest'ultimi consideravano l'elicottero troppo costoso. I critici, all'inizio degli anni '90 corrispondenti alla fine della Guerra Fredda, considerarono l'acquisto dell'EH101 eccessivo e non necessario. Stime dei costi ad ampio raggio furono presentate sia dai fautori che dagli oppositori dell'appalto EH101. Gli oppositori sostenevano l'estensione della vita delle flotte di elicotteri Sikorsky CH-124 Sea King e Boeing Vertol CH-113 Labrador già in servizio. I fautori sostenevano invece che le caratteristiche tecniche rendevano l'EH101 idoneo ad operare in ambiti con temperature estreme e che la maggiore autonomia di volo avrebbe fatto ancor più la differenza. La controversia tra i due schieramenti fu vista come un fattore fondamentale nelle elezioni federali canadesi del 1993. L'ordine fu annullato dal nuovo governo liberale nel 1993, con una penale di 470 milioni di dollari.

In produzione

Diversi velivoli di pre-produzione furono assemblati durante la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90. Il primo elicottero di pre-produzione fece il suo primo volo alimentato da motori General Electric CT7-2A il 9 ottobre 1987.

Il 21 gennaio 1993 a causa di un incidente del PP2 (*secondo elicottero di pre-produzione*) avvenuto nei pressi dell'aeroporto militare di Cameri le prove di volo furono sospese per sei mesi. In quell'incidente tutte le persone a bordo del velivolo, tutti collaudatori Agusta, rimasero prigionieri tra le lamiere in fiamme perdendo tutti la vita.

Il 6 giugno 1993, il primo EH101 fece il suo primo volo con un motore Rolls-Royce Turboméca Rtm322.

Furono costruiti ben nove prototipi il cui scopo era esplorare oltre che all'intero inviluppo di volo, anche eventuali applicazioni militari e civili, inclusa una configurazione "*helliner*", ovvero configurato per trasportare persone

- Pp1** Prototipo di elicottero di base costruito da Westland, volò per la prima volta il 9 ottobre 1987.
- Pp2** Prototipo di elicottero italiano costruito da Agusta, volò per la prima volta il 26 novembre 1987 e fu utilizzato per le prove sul ponte, ma il 21 gennaio 1993 a seguito di un malfunzionamento del freno del rotore ci fu la perdita del velivolo con tutti gli occupanti.
- Pp3** Costruito da Westland e fu il primo heliliner in configurazione civile, fu utilizzato per test di vibrazione del motore e prove di formazione di ghiaccio in Canada.
- Pp4** Prototipo navale britannico costruito da Westland, perso in un incidente il 7 aprile 1995 a seguito di un guasto all'asta di controllo della trasmissione.
- Pp5** Velivolo di sviluppo Merlin costruito da Westland eventualmente equipaggiato con avionica Merlin.
- Pp6** Velivolo di sviluppo costruito da Agusta per la variante della Marina Militare Italiana. Volò per la prima volta il 26 aprile 1989.
- Pp7** Elicottero militare utility costruito da Agusta con rampa di carico posteriore.
- Pp8** Prototipo civile costruito da Westland.
- Pp9** Prototipo di utilità militare costruito da Agusta con rampa di carico posteriore. La certificazione della macchina avvenne con successo il 24 Novembre 1994.

Nel febbraio 1995, la Gran Bretagna effettuò il suo primo ordine per un totale di 22 EH101; questo fu rapidamente seguito dall'ordine italiano per 16 EH101 nell'ottobre 1995.

L'ordine EH101 fu per gli inglesi abbastanza travagliato in quanto la R.A.F. (*Royal Air Force*) aveva dichiarato la sua preferenza per una flotta interamente di Chinook (*CH47*); inoltre, la Boeing avrebbe offerto condizioni più economiche per il Chinook.

Le consegne alla RAF iniziarono nel 1997; mentre le consegne alla R.N. (*Royal Navy*) iniziarono l'anno successivo.

Nel 2005, AgustaWestland insieme alla Lockheed Martin fu selezionata come vincitrice della competizione US 101 per sostituire gli elicotteri del Presidente degli Stati Uniti assumendo il nome di Marine One del Corpo dei Marines. All'inizio il programma prevedeva una fornitura 23 elicotteri al costo di 6,5 miliardi di dollari. Con il passare del tempo, la classe politica, forte sostenitrice dello storico fornitore della Casa Bianca, la Sikorsky, non sopportava la presenza dell'azienda italo-britannica e cominciò a fare una serie di richieste legate alla sicurezza dell'elicottero presidenziale e avanzate dalla Marina militare e dal Secret Service (*l'agenzia che si occupa della sicurezza del presidente*), tanto da far aumentare in maniera vertiginosa i costi di sviluppo e di produzione, con una stima di oltre 13 miliardi di dollari. A quel punto il governo americano fu costretto, anche a causa dei maxi-tagli della Difesa americana, a dichiarare nel giugno del 2009 lo sfioramento dei costi con conseguente chiusura del programma.

Separatamente, il Corpo dei Marines aveva anche condotto studi sull'adozione dell'EH101 come opzione di riserva per il Bell-Boeing V-22 Osprey Tiltrotor negli anni '90.

Dopo la fusione di Agusta e Westland per formare AgustaWestland, non risultava più necessaria l'entità separata EHI; e l'EH101 fu formalmente ribattezzato AW101 nel 2007.

Nel 2008, fu riportato che il volume degli ordini di AW101 aveva riempito la capacità di produzione per i successivi cinque anni. Nell'aprile 2009, più di 180 AW101 erano stati venduti in tutto il mondo; la flotta operativa combinata aveva inoltre accumulato un totale di 170.000 ore di volo.

Ulteriori sviluppi

Nel novembre 2007, l'Algeria firmò un contratto per 6 elicotteri AW101. Nell'agosto 2012, l'Algeria firmò un accordo con AgustaWestland per la fornitura di un massimo di 80 elicotteri, 42 dei quali sarebbero stati AW101.

Secondo i termini di questo accordo, i primi elicotteri dovevano essere prodotti da AgustaWestland, mentre l'Algeria avrebbe iniziato l'assemblaggio di alcuni AW101 in seguito.

Il 7 giugno 2010, fu annunciato che Boeing aveva acquisito una licenza di produzione e i diritti da AgustaWestland per la produzione negli Stati Uniti di una variante AW101 localizzata, designata come Boeing 101. Nell'ottobre 2012, l'AW101 fu presentato in una competizione dell'aeronautica statunitense a sostituire l'HH-60 Pave Hawk ; tuttavia, l'offerta fu abbandonata tre mesi dopo.

Nel settembre 2013, secondo quanto riferito, AgustaWestland stava acquisendo una nuova certificazione civile per l'AW101, che includeva il trasporto di persone su piattaforme petrolifere offshore a lungo raggio e clienti VIP. A partire da febbraio 2014, AgustaWestland stava valutando la possibilità di adattare l'AW101 come elicottero pesante senza pilota.

Panoramica

L'AW101 seguiva un layout di progettazione convenzionale, facendo uso di tecnologie avanzate, come il design delle pale del rotore, i sistemi avionici e l'uso estensivo di materiali compositi. È stato il primo elicottero a far uso dei materiali in composito in una struttura portante come la trave di coda. La struttura della fusoliera era modulare e comprendeva una lega di alluminio, progettata per essere sia leggera che resistente ai danni.

L'AW101 fu progettato per funzionare in condizioni meteorologiche estreme; è dotato di un sistema antigelo tarato per funzionare a temperature comprese tra -45 e +50 ° C. I sistemi di controllo del velivolo, lo strake (*lo strake è una superficie aerodinamica generalmente montata sulla fusoliera di un velivolo per migliorare le caratteristiche di volo controllando il flusso d'aria e agendo come grandi generatori di vortici con lo scopo di conferire un effetto stabilizzante*) e la particolare conformazione della parte terminale delle pale (*B.E.R.P. – British Experimental Rotor Program*) consentono all'AW101 di

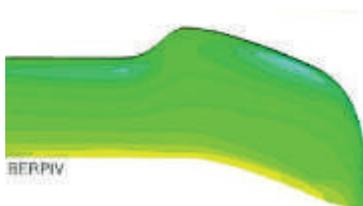
mantenere un hover stabile con venti trasversali di 74 km/h (40 kn). Un sistema di controllo attivo delle vibrazioni, noto come controllo attivo del sistema di risposta strutturale, riduce le vibrazioni della cellula fino all'80%, aumentando il comfort dell'equipaggio e minimizzando l'accumulo di stress sulla cellula.

Ha una trasmissione che può continuare a funzionare per 30 minuti anche dopo la perdita dell'olio lubrificante. I suoi comandi volo semplificano di molto l'attività del pilota in quanto ogni volta che c'è un azionamento dei comandi ciclico/collettivo/pedaliera in automatico si ha la compensazione degli altri due comandi.

I soli velivoli militari sono dotati di sedili piloti corazzati, possono sopportare una velocità d'impatto di oltre 10 m/s. È dotato di doppi comandi di volo, sebbene l'AW101 possa essere pilotato da una sola persona. I display della strumentazione dei piloti includono sei schermi ad alta definizione a colori e un display di missione opzionale. È inoltre possibile installare una mappa digitale o un display a infrarossi lungimirante (FLIR - Forward Looking InfraRed).

È una macchina che ha avuto sia la certificazione civile sia militare, in particolare la certificazione civile è stata effettuata nel Regno Unito (C.A.A. - Civil Aviation Authority), negli Stati Uniti d'America (F.A.A. - Federal Aviation Administration), in Italia (RAI/ENAC) e in Giappone (J.C.A.B. - Japan Civil Aviation Bureau) mentre quella militare nel Regno Unito, Italia e Canada.

Centrale elettrica



L'AW101 è alimentato da tre motori turboalbero. Inizialmente la Rolls-Royce Turbomeca RTM322 e la General Electric CT7 erano i due tipi di motore disponibili, ma dal 2020 i nuovi aeromobili vengono venduti solo con il CT7-8E.

Il propulsore RTM322 fu sviluppato specificatamente per l'AW101; successivamente fu adottato sugli elicotteri AgustaWestland, WAH-64 Apache e NHIndustries NH90. Secondo Rolls-Royce, circa l'80% degli AW101 utilizza l'RTM322.

I motori azionano un rotore principale a cinque pale del diametro di 18,59 m (61,0 ft). Le pale del rotore sono realizzate in carbonio/vetro con nido d'ape in noxex e schiuma rohacell, bordate con lega di titanio in una costruzione a sandwich. La sagomatura delle pale del rotore principale deriva dalle pale del rotore BERP utilizzate per la prima volta sul Westland Lynx. Questo design della lama migliora l'efficienza aerodinamica sulla punta della lama riducendo la firma acustica. Ad oggi il BERP è arrivato alla versione IV, ed è ancora più performante. Per gli elicotteri imbarcati, al fine di ridurre lo spazio a bordo una nave, fu ideato il sistema di ripiegamento sia della trave di coda sia delle pale rotore principale.

Ogni motore è alimentato da un serbatoio del carburante separato da 1.074 litri (276 galloni USA, 230 galloni imperiali) che utilizza due pompe booster. È possibile aggiungere un quarto e un quinto serbatoio opzionale per fungere da riserva, riempiendo i serbatoi principali durante il volo, aumentando la portata o la resistenza. E' anche equipaggiato con un sistema per il rifornimento in volo al fine di estenderne ulteriormente l'autonomia. I serbatoi autosigillanti sono un optional a scelta del cliente. È possibile installare un sistema di separazione delle particelle in ingresso che protegge il motore durante il funzionamento in ambienti sabbiosi.

Armamento e sistemi difensivi

La maggior parte delle varianti dell'AW101 sono dotate di sistemi attivi e passivi di autoprotezione, contromisure a infrarossi diretti (*jammer a infrarossi*), ESM (*misure di supporto elettronico sotto forma di testine RF*) e un sistema di rilevamento e allarme laser. I Merlin britannici sono stati equipaggiati con armature protettive contro il fuoco di armi leggere. In alcune varianti è stato montato un sensore a infrarossi (FLIR) montato lateralmente. Due punti di fissaggio sono presenti nella parte inferiore della cellula su cui il modello HM1 può trasportare quattro siluri Sting Ray o cariche di profondità Mk 11 Mod 3. Alcuni clienti hanno scelto di schierare il missile anti-nave Marte (Il Marte Mk2 è un missile antinave a corto/medio raggio, multiplattaforma, subsonico, con inviluppo di volo sea-skimming (il Marte Mk2 è un missile antinave a corto/medio raggio, multiplattaforma, subsonico, con inviluppo di volo sea-skimming, tecnica per evitare il radar, il rilevamento a infrarossi e per ridurre la probabilità di essere abbattuti durante il loro avvicinamento al bersaglio, e guida radar attiva realizzato da OTO Melara. E' disponibile in tre versioni: Marte Mk2/A, Mk2/S, Mk2/N). sull'AW101 e a partire dal 2011, la Royal Navy ha dotato la propria flotta Merlin di un missile anti-superficie. Le varianti Mk1, Mk3 e Mk3A possono montare mitragliatrici generiche in un massimo di cinque posizioni nella cabina principale, rivolte fuori dalle aperture delle porte e delle finestre. AgustaWestland esaminò anche l'integrazione di razzi e armi da attacco al suolo aggiuntive.

Avionica



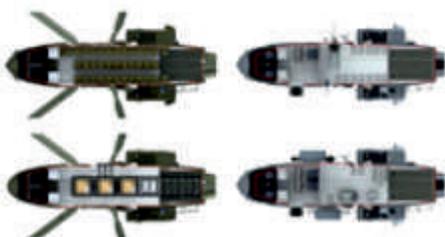
Westland e IBM formarono un consorzio nel 1991 per eseguire l'integrazione dei sistemi complessi dell'elicottero. L'AW101 dispone di una rete di sistemi di gestione e di missione per ridurre il carico di lavoro del pilota e consentire all'elicottero di intraprendere un'ampia varietà di missioni. L'AW101 utilizza un sistema di controllo automatico del volo digitale (A.F.C.S. - Automatic Flight Control System). L'AFCS consente il funzionamento di un autopilota a quattro assi (*beccheggio, rollio, imbardata e collettivo*) e del sistema di stabilizzazione automatica, ed è collegato ai sistemi di gestione del volo del velivolo. L'AFCS, prodotto da Smiths Aerospace, è un sistema dual-plex che utilizza due computer di volo per fornire ridondanza e tolleranza ai guasti. Il sistema di navigazione dell'AW101 include un ricevitore GPS e

un sistema di navigazione inerziale, portata radio VHF omnidirezionale (VOR), sistema di atterraggio strumentale (ILS), TACAN (*Tactical Air Navigation, è un sistema di navigazione aerea a breve raggio utilizzato dai militari statunitensi e da alcune nazioni della NATO*) e rilevamento automatico della direzione. I modelli Mk1 e Mk3 sono dotati di un sistema di velocità Doppler (DVS - Doppler velocity sensor) che fornisce velocità relative al suolo; il DVS è anche collegato all'AFCS come parte del sistema di autostabilizzazione. Per motivi di sicurezza, l'elicottero è dotato di sistemi di avviso per evitare ostacoli e terreno, sistema di prevenzione delle collisioni del traffico (TCAS - Traffic Collision Avoidance System) e registratori di dati sia

vocali che di volo. L'AW101 è equipaggiato con il radar di ricerca e rilevamento Blue Kestrel che è in grado di eseguire una scansione a 360 gradi e può rilevare piccoli bersagli fino a 25 miglia nautiche. Come parte del programma di aggiornamento Merlin HM2 della Royal Navy, Lockheed Martin ha implementato una serie di miglioramenti al radar, in particolare permettendogli di tracciare 40 volte il numero di bersagli precedentemente capaci. Gli AW101 danesi sono dotati della ricerca RDR-1600 e del radar meteorologico.

I Merlins della Royal Navy Mk 2 sono equipaggiati con il sistema antisommersibile AQS901 per l'elaborazione dei dati sonografici delle sonobuoys per rilevare e indirizzare i sottomarini sommersi. L'AQS901 è stato derivato dal sistema del precedente velivolo da pattugliamento marittimo Hawker Siddeley Nimrod.

Equipaggio e carico



L'AW101 è tipicamente gestito da un equipaggio di tre persone: un pilota, un osservatore e un membro dell'equipaggio/operatore. Il pilota è in grado di volare per la maggior parte di una missione in modalità hands-off, abilitata dal sofisticato autopilota. Tutti i membri dell'equipaggio hanno accesso individuale ai computer di gestione e alle informazioni tattiche. La fusoliera ha un volume di 31,91 metri cubi (1.127 piedi cubi) e il vano di carico è di 6,5 metri (21 piedi) di lunghezza, 2,3 metri (7 piedi 7 pollici) di larghezza e 1,91 metri (6 piedi 3 pollici) di altezza. La versione militare dell'AW101 può ospitare fino a 24 truppe da combattimento sedute o 45 in piedi e il loro equipaggiamento.

I carichi alternativi includono un team medico, 16 barelle e pallet da carico. La rampa, 1,91 per 2,3 metri (6 piedi 3 x 7 piedi 7 pollici), può sostenere un carico di 3.050 chilogrammi (6.720 libbre), consentendole di trasportare veicoli come Land Rover. La rampa e il pavimento della cabina sono dotati di punti di ancoraggio a filo. Un gancio da carico sotto la fusoliera può trasportare carichi esterni di 5.440 chilogrammi (11.990 lb) tramite l'uso di un'unità di rilascio del carico semiautomatico (SACRU). Sul portellone di carico sono montati un paranco di soccorso e un regolatore di assetto hover. Un argano da carico opzionale può essere installato vicino alla rampa posteriore.

Le principali caratteristiche sono:

Peso Massimo al decollo:	15.600 kg	34.390 lb
Lunghezza:	22,83 m	74 ft 11 in
Altezza:	6,66 m	21 ft 10 in
Diametro del rotore:	18,60 m	61 ft 0 in
Capienza Equipaggio di bordo 2-4 / 25 + crashworthy		

Propulsione

Motori: 3 turbine General Electric CT7-8E

Prestazioni (M.C.P.)

Velocità massima di crociera (SL – MCP)	2 277 kph	150 kt
Velocità massima di crociera (SL – MCP)	9.5 m/s	1,880 ft/min
Quota operativa	4,570 m	15,000 ft
Hovering I.G.E. (In Ground Effcet)	3,307 m	10,850 ft
Autonomia massima (con tutti i motori)	1,363 km	735 nm
Max Autonomia chilometrica (con due motori)	1,500 km	810 nm
Max Autonomia oraria (con due motori)	6 ore 50 minuti	
ISA+20 Hovering IGE	2,420 m	7,950 ft
ISA+35 Hovering IGE	1,325 m	4,350 ft

I.S.A.	International Standard Atmosphere.
M.G.W.	Maximum Gross Weight
S.L.	Sea Level.
M.C.P	Maximum Continuous Power.

I dati sopra riportati posso variare di poco tra le varie versioni

Operatori

I principali operatori che utilizzano il velivolo sono:

Algeria	Algerian Air Force - Marina algerina
Canada	Royal Canadian Air Force (vedi CH-149 Cormorant)
Danimarca	Royal Danish Air Force
Indonesia	Indonesian Air Force
Italia	Marina Militare Italiana - Aeronautica Militare Italiana
Giappone	Forza di autodifesa marittima giapponese Dipartimento di Polizia Metropolitana di Tokyo; Dipartimento di polizia metropolitana di Tokyo AW101 Royal Saudi Air Force
Nigeria	Nigerian Air Force
Norvegia	Royal Norwegian Air Force
Polonia	Marina polacca (4 su ordinazione)
Portogallo	Portoghese Air Force
Arabia Saudita	Royal Saudi Air Force
Turkmenistan	Turkmen Air Force

I molti nomi operativi

AW-101 ASW/ASuW	Per caccia antisommersibile e guerra di superficie.
AW-101 AS2H	Come gli ASW/ASuW ma con capacità di pattugliamento potenziata e un peso massimo al decollo di 15600kg.
AW-101 HEW	Per scoperta radar.
AW-101 UTILITY	Per trasporto generico.
AW-101 ASH	Per assalto anfibio, versione potenziata.
AW-101 NAW SARH	(Norwegian All Weather Search And Rescue Helicopter) Denominazione utilizzata in Norvegia, la configurazione NAW SARH è una configurazione da Search and rescue.
CH-149 Cormorant	Denominazione utilizzata in Canada
HH-101A Caesar	Designazione degli esemplari dell'Aeronautica Militare italiana che saranno utilizzati per il Combat SAR.
US-101 o VH-71 Kestrel	Denominazione utilizzata negli Stati Uniti.
MCH-101	Versione prodotta su licenza dalla Kawasaki Heavy Industries per la marina militare giapponese
CH-101	Modello imbarcato sulla nave da ricerca giapponese impegnata in attività in Antartide.
Merlin Crowsnest	Modello imbarcato in configurazione da scoperta radar dotato della suite da scoperta radar Thales Cerberus, versione migliorata della stessa versione installata sui Sea King ASaC Mk.7
AW101 VVIP	Modello con cabina sufficientemente alta da consentire ai passeggeri o di camminare e allungare le gambe o sedersi e godersi un ambiente spazioso. L'ampia cabina fornisce al cliente una gamma illimitata di layout e di opzioni tale da soddisfare le più esigenti norme per il trasporto dei capi di Stato o capi di governo e Industria.

*Amico Giovanni
Sezionale Frosinone-Anagni*



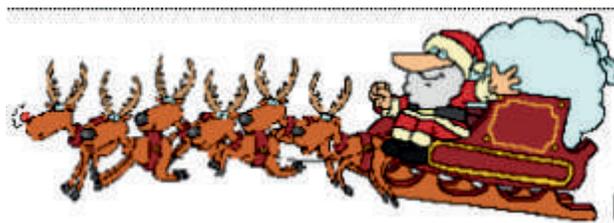
Tanti Auguri per un Buon Natale ed un Felice Anno
nonostante questo virus che non si riesce a sconfiggere.
Speriamo che il 2022 sia migliore di quest'anno per tutti e per tutto.

*Un cielo per la voce,
Una notte per la preghiera,
Un giorno per la speranza.*

F. Mauriac

Tanti Auguri di Buon Natale ed un prospero 2022 !!

Sezionale Caproni



CENNI SUL SIAI-MARCHETTI SF-260

IL SIAI-Marchetti SF-260, in seguito Aermacchi SF-260, è un aeroplano monomotore ad ala bassa costruito e sviluppato dall'azienda italiana SIAI-Marchetti negli anni sessanta e successivamente commercializzato, oltre che dalla casa stessa, dalla Aermacchi. Progettato dall'ingegnere Stelio Frati, è destinato primariamente all'aviazione generale per uso sportivo e da turismo, ma grazie alle sue grandi capacità di addestratore basico è largamente usato nelle scuole di volo italiane e straniere. È stato prodotto in più di 900 esemplari, risultando così, l'aereo italiano di maggior successo commerciale nel dopoguerra per i velivoli della sua categoria. Notizie tecniche: apertura alare di 8,35 mt, 260 cv, velocità massima 439 km/h, autonomia 1440 km, peso massimo al decollo 1.200 kg. Oltre alla versione con motore a pistoncini Lycoming O-540 con elica bipala esiste anche una versione con motore a turbina Allison 250-B17D con elica tripala.

CENNI SULL'AEROMODELLO RADIOCOMANDATO IN FOTO



Il SIAI Marchetti SF-260 in foto, è stato assemblato partendo da un kit in balsa e betulla, successivamente ricoperto con apposito film termoretraibile e verniciato. L'apertura alare è di 1750 mm (1,75 mt) con un peso in volo di circa 5 kg. Funzioni: alettoni, elevatori, timone, regolatore di velocità, flaps, carrelli retrattili di cui anteriore sterzante, luci di navigazione e strobo. I comandi di volo sono mossi da nr. 7 servocomandi digitali con 8 kg. cm di coppia. Il motore elettrico, alimentato da una batteria in polimeri di litio 6s, 22.2 volts, 5200 mha fornisce, con un'elica apc 18x6, una spinta di 3 kg, per circa 6 minuti di volo. La ricevente montata a bordo dell'aeromodello può anche trasmettere sul radiocomando a terra, un Futaba 18sz in 2,4 GHz, alcune informazioni di telemetria come: tensione della batteria, variometro ed altimetro. La livrea scelta è quella del 70° stormo dell'aeronautica militare di

Latina, che lo utilizza, da più di 40 anni, come addestratore basico ed i piloti prendono il loro primo brevetto proprio su questo velivolo. Marino Mauro nella foto, nostro socio, è aereomodellista ed eli modellista dall'età di 10 anni. Dipendente Leonardo dal 1997 in M.E., fin da bambino aveva la passione per il volo e ciò lo ha spinto fino a fargli prendere il brevetto di volo PPL-A, Private Pilot License su ala fissa, presso la Aviomar Flight Academy di Roma Urbe. Vola regolarmente con velivoli tipo: Cessna 152, Cessna 172N e RG, Diamond DV-20 ed a volte anche CAP-10B.

*Guido Bianchi / Mauro Marino
Sezionale Anagni-Frosinone*

Merry Christmas



Gara di bocce

Carissimi tutti, eccoci finalmente, con gioia, dopo questo lungo e difficile periodo dal quale, tutti, speriamo di uscire al più presto. Quella del Gruppo Seniores Caproni è una piccola realtà e i nostri eventi sono semplici, hanno il sapore della tradizione e della convivialità come la Gara a Bocce che quest'anno ci ha visti più numerosi, il Pranzo Sociale che ogni volta è davvero



Pranzo sociale

come ritrovarsi in famiglia, ci si incontra e ci si saluta con la meravigliosa e sincera gioia del rivedersi e dello stare insieme, non si è potuto stringersi le mani ma è bastato guardarsi negli occhi per aprire libri di vita e dirsi più di ciò che le parole dicono. Ci hanno donato la loro gradevole compagnia Giovanna e Gaia, dolcissime nipoti di Gianni Caproni, che ci hanno commosso con il loro breve ma intenso ed emozionante discorso, felici di vederci uniti e fieri di portare avanti con orgoglio il nome della loro Famiglia, con loro c'era il giovane Edoardo che si è divertito ad estrarre i numeri della lotteria anche quest'anno bella ricca di premi, ed infine la Castagnata, un altro bel momento di partecipazione gratificato da una splendida giornata di sole e dal sorriso di tanti bimbi; non posso non ringraziare Rachele, Grazia e Pierangela per la loro preziosa allegria e collaborazione.



Castagnata

a Voi e alle vostre Famiglie con tutto il cuore e con la forza che aiuta ad andare avanti non dimenticando chi soffre e chi ci ha lasciati per sempre ma vivi saranno per sempre nei nostri cuori, vanno i nostri più cari, speciali e sentiti Auguri di un Santo Buon Natale e....(incrociamo le dita) Sereno Nuovo Anno

Consiglio Direttivo GLS Caproni

UMBRIA "IL CUORE VERDE D'ITALIA"

Finalmente usciti dal tunnel o forse non ancora, ma in un momento di pausa e di rinascita per tutti, il Gruppo Lavoratori Seniores Siai Marchetti, in collaborazione con l'agenzia SIT Viaggi, ha organizzato un meraviglioso tour in Umbria.

Partiti di prima mattina, anzi diciamo pure a notte fonda, il nostro tour inizia da Siena, graziosissima città della Toscana, caratterizzata da edifici in mattoni e famosa soprattutto per il Palio delle Contrade, che si disputa ogni anno il 2 luglio e il 16 agosto in piazza del Campo, dove si distinguono ben 17 contrade.

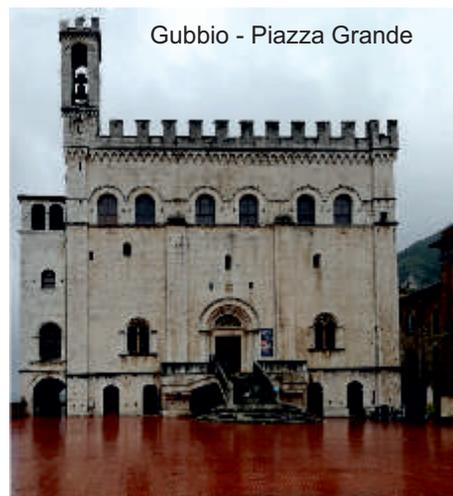


Nota di rilievo naturalmente il Duomo in marmo bianco e nero nel cui interno si possono ammirare affreschi di Donatello, Michelangelo, Pinturicchio, tanto per citare alcuni artisti.

Dopo aver degustato un pranzo con le delizie del luogo, siamo arrivati in Umbria.

Di questa piccola regione, situata al centro del nostro stivale, non si finirebbe mai di raccontare le sue meraviglie.

Come prima tappa visitiamo Gubbio e



una curiosità del posto è che i suoi abitanti si chiamano "EUGUBINI", nome molto particolare. Città ricca di vie, vicoli e splendide piazze di suggestiva bellezza, rimane una delle più belle città medievali del mondo, per il suo stato di conservazione, diventando famosa anche per essere stata il set della fiction "Don Matteo". Una bischerata da fare assolutamente a Gubbio consiste, secondo la tradizione, correre tre giri intorno alla Fontana dei Matti, per ottenere su pergamena la patente di matto; il nome vero comunque di questa fontana è del Bergello, situata nel centro della città. Gubbio è famosa anche per la festa dei "Ceri" che si tiene ogni 15 maggio e consiste nel trasportare di corsa tre ceri coronati da statue dei Santi patroni di Gubbio: Sant'Ubaldo, San Giorgio e Sant'Antonio Abate. Da non dimenticare che durante il suo cammino proprio qui a Gubbio San Francesco tranquillizzò il famoso lupo. Fuori dalla chiesa di San Francesco, edificata proprio dove c'era stata la casa che aveva accolto il Santo all'inizio della sua conversione, fu eretta la statua di San Francesco che accarezza il lupo, meta di tanti turisti.

Dopo un'accurata visita della cittadina siamo rientrati in hotel per il pranzo e nel pomeriggio eccoci ad Assisi, luogo ricco di suggestivi capolavori di civiltà; fu decisamente Francesco d'Assisi con



la sua avventura a determinare l'immagine attuale della città, invidiabile per il misterioso fascino di spiritualità, che stretta da una muraglia medievale, ospita edifici civili e religiosi di vario interesse, storico, artistico e culturale. L'attuale notorietà universale di questa cittadina è dovuta esclusivamente alla coppia santa di Francesco e Chiara, infatti strade, piazze, edifici religiosi e civili sono da considerarsi il palcoscenico delle loro gesta immortali. La basilica di San Francesco

custodisce i resti mortali del Santo ed è una delle mete spirituali più ricercate dei pellegrini, anche per i vari affreschi riguardanti la vita di San Francesco, come quelli di Giotto e Cimabue.

Terminiamo la visita di Assisi con la Basilica di Santa Maria degli Angeli, ricca di un considerevole patrimonio artistico.

La maestosa chiesa racchiude la "Porziuncola", la chiesetta più amata da San Francesco e tale nome deriva dalla contrada in cui la chiesetta sorgeva, zona detta appunto Porziuncola; oltre la sacrestia, con gli spettacolari balconi in legno, si possono visitare il Roseto con i suoi fiori, la Cappella delle rose, la Grotta del Santo e la Cappella del Pianto. Nel corridoio che porta al Roseto si può vedere la commovente statua del Santo col nido e, prima della pandemia, le tortorelle vive sulle mani. Si narra che nel Roseto una notte Francesco per vincere il dubbio e la tentazione, si getta tra i rovi che il Signore trasforma in rose senza spine come premio per il suo gesto d'amore.

Il terzo giorno di tour lo dedichiamo alle città di Spoleto e Spello; Spoleto è circondata da colline, uliveti e vigneti, molto bella la sua Rocca Albornoiana, fortezza trecentesca e un suggestivo belvedere sulla città. Senza dubbio la costruzione più spettacolare è il Ponte



delle Torri, costruito ad arco sopra un ripido burrone tra due fortezze, unico nel suo genere.

Dopo un delizioso pasto di prodotti tipici ci spostiamo a Spello, nominato uno dei borghi più belli d'Italia; l'ingresso principale alla città è la Porta Consolare con torre quadrata medievale e si prosegue per la Collegiata di Santa Maria Maggiore, che ospita nella Cappella Baglioni, affreschi di Pinturicchio ed un meraviglioso pavimento di maioliche Deruta. Fuori programma è stata la piacevolissima visita ad un frantoio di una società cooperativa agricola di Spello, dove abbiamo assistito alla spiegazione della trasformazione delle olive in olio extravergine, naturalmente con relativi acquisti da parte di diversi viaggiatori.



Perugia - Fontana Maggiore

Il giorno seguente rimaniamo a Perugia per ammirare le meraviglie di questo capoluogo che in questo periodo diventa una vera e propria boutique del cioccolato, in tutte le sue diverse sfaccettature; simbolo della città è la famosa Fontana Maggiore in piazza IV novembre, capolavoro della scultura medievale, formata da due vasche poligonali sovrapposte.

Nella vasca superiore sono raffigurate tre ninfe che rappresentano le tre virtù teologali (fede - speranza - carità) mentre in quella inferiore sono presenti i simboli e le scene della tradizione agraria e della cultura feudale, i mesi dell'anno con i segni zodiacali, la Bibbia e la storia di Roma.

Dopo aver pranzato in hotel, nel pomeriggio arriviamo a Castiglion del Lago sul lago Trasimeno, un altro dei borghi italiani più belli d'Italia. Il suo centro storico è situato su di un promontorio calcareo ed offre una vista panoramica stupenda. Degna di nota è la Rocca del Leone, fortezza medievale dalla singolare forma a cinque punte che ricorda appunto la costellazione del leone.

Rientrarti in hotel per l'ultima cena, l'indomani ci attende l'ultima tappa del tour: Città di Castello, con il suo simbolo di Gruppo di Campanili, le doppie mura che cingono il centro storico. Qui si può girovagare tra le sue viuzze, arrivando così al Palazzo Comunale, detto anche dei Priori. Nell'atrio si possono ammirare le colonne a base ottagonale, le volte a crociera e la magnifica scalinata del cinquecento che porta alla Sala del Consiglio al primo piano. Accanto a



Città di Castello - La torre cilindrica

questo palazzo sorge il Duomo, dedicato ai santi patroni della città, Florido ed Amanzio. La torre cilindrica è un altro simbolo della città e la chiesa di San Domenico è la più grande.

Purtroppo tutte le cose belle hanno sempre una fine e, terminato un gustosissimo pranzo proprio qui a Città di Castello, ci prepariamo per la strada del rientro.

Il tour è stato veramente bello e interessante, pertanto con la speranza di riproporre qualche altra gita altrettanto piacevole e in buona compagnia...arrivederci alla prossima!

*Nicoletta Amoresano
Sezionale Siai Marchetti*



Orvieto - Il Duomo

Eccoci ora ad Orvieto e Todi; Orvieto è un piccolo borgo arroccato su di una rupe di tufo notare assolutamente il bellissimo Duomo con la facciata a mosaico in cui è custodita una scultura marmorea della Pietà, poi il famoso Pozzo di San Patrizio, con una doppia scala a chiocciola, un'altra città ricca di ceramiche e suppellettili in bronzo.

Todi, piccolo borgo arroccato in collina, dove gli edifici principali della cittadina sono il Palazzo del Popolo e il Palazzo del Capitano.



PREMIO STUDIO e BORSE DI STUDIO
Anno Scolastico e Accademico 2019-2020
Domenica 24 Ottobre 2021

Carissimi tutti, buongiorno e benvenuti alla Cerimonia di consegna del Premio Studio e delle Borse di Studio relative all'anno scolastico e accademico 2019-2020.

Finalmente ci rivediamo dopo quasi due anni di pausa forzata a causa della pandemia che ancora oggi, purtroppo, limita i nostri spostamenti e contatti sociali.

Insieme al Consiglio Direttivo dell'Associazione, rispettando le normative vigenti per la lotta al COVID-19 e alle relative restrizioni, abbiamo deciso di organizzare oggi la cerimonia di premiazione dei figli dei nostri associati che si sono istinti nello studio nell'anno accademico 2019-2020.

La giornata di oggi è per me, in particolare, molto piacevole perché oltre a premiare voi ragazzi, ho l'opportunità di rivedere tanti colleghi e amici che non vedevo da molto tempo;

amicizia, stima reciproca e affetto che si sono instaurati tra di noi in tanti anni di lavoro passati insieme in Azienda (e anche fuori dall'Azienda).

Premieremo 60 studenti meritevoli con premi di studio offerti dall'Associazione Seniores e 7 laureati con borse di studio offerte dall'Azienda.

Nelle prossime settimane premieremo altri 62 studenti i cui genitori Seniores fanno riferimento alle Sedi Leonardo Elicotteri di Venezia-Tessera, Frosinone, Anagni, Benevento e Brindisi.

Desidero ringraziare il nostro Capo Azienda, il dott. Gian Piero Cutillo che oggi non può essere con noi per un impegno all'estero, ma che non ci vuole fare mancare ancora una volta la sua personale attenzione e vicinanza all'associazione Seniores Agusta e in particolare al Premio Studio, vanto e prezioso impegno dell'Associazione Seniores.

L'Associazione e l'attuale leadership ritiene molto importante proseguire con gli interventi a favore dello studio, supportando le famiglie con contributi e stimoli.

Le società più evolute come quella europea che investono nella cultura e nello studio sono quelle che crescono di più e riescono a garantire opportunità di lavoro e di dignità ai propri cittadini; è poi la capacità e la volontà di ciascuno di voi, ragazzi, nel primeggiare nello studio con eccellenti risultati che vi consentiranno di entrare nel mondo del lavoro.

Mi fa piacere ricordare che lo scorso 25 Settembre, in questa tensostruttura, abbiamo celebrato il 50° del primo volo del mitico Agusta 109, primo volo effettuato sul campo volo di Cascina Costa il 4 Agosto 1971; è stata una cerimonia molto emozionante con alcune belle e simpatiche testimonianze di colleghi che allora parteciparono direttamente all'evento.

Ci tengo a ricordare che ancora oggi, dopo 50 anni di attività industriale di successo che ci ha portato a raggiungere traguardi internazionali, il modello AGUSTA 109 rimane un elicottero di riferimento per differenti impieghi sia di pubblico servizio di emergenza come eliambulanza sia per l'impiego VIP e Corporate.

E anche bello sottolineare oggi una importante novità che ci ha visti protagonisti all'Expo di Dubai che ha aperto i battenti agli inizi di Ottobre. Leonardo ha presentato al pubblico internazionale il brand AGUSTA per il segmento degli elicotteri VIP e Corporate; è una grande responsabilità per tutti noi sostenere il brand AGUSTA in tutte le parti del mondo con la nostra qualificata presenza e con un ritrovato Made in Italy che nel recente passato ha fatto grande l'Italia ed il suo sistema industriale.

Concludo questo breve saluto, ringraziando l'Azienda che continua a supportare la nostra Associazione e oggi abbiamo il piacere di avere come ospite il Dott. Colzani, i Presidenti dei vari Gruppi Lavoratori Seniores e ringrazio il Presidente MV Agusta Mauro Boschetti, il Presidente SIAI Marchetti Marzio Mariani e il Presidente Caproni, Graziano Buratti e tutti i Consiglieri presenti.

Desidero anche ringraziare la Fondazione Museo e Villa Agusta, ringrazio il suo Presidente l'amico Gianluigi Marasi e tutti i collaboratori e volontari, per il costante impegno nel promuovere e valorizzare l'immagine dell'Azienda e della sua storia sia nei confronti dei lavoratori che nei rapporti con l'opinione pubblica e le Istituzioni.

Prima di iniziare le premiazioni dei ragazzi, partendo con il Premio Studio e concludendo con le Borse di Studio, lascio la parola al rappresentante dell'Azienda nel Consiglio Direttivo della nostra Associazione, Dott. Gian Paolo Colzani.

Buona giornata e grazie per essere intervenuti!



*Il Presidente Centrale Seniores Agusta
Dott. Vittorio Della Bella*

PREMIO STUDIO

SCUOLA MEDIA INFERIORE CLASSE 1a

1 Ferrante	Luca	Tessera	9.20
2 Marcolli	Matilde	Agusta	8.80
3 Cerutti	Francesco	Agusta	8.70
4 Monteggia	Nicola	Agusta	8.60
5 Divari	Francesco	Tessera	8.00

SCUOLA MEDIA INFERIORE CLASSE 2a

1 Giancamilli	Giulio	Agusta	9.50
2 Braccio	Giada	Brindisi	9.30
3 Pastori	Pietro	Agusta	8.54
4 Bugliosi	Lorenzo	Fr/An	8.40
5 Burgio	Isabella	Agusta	8.40
6 Marcenaro	Benedetta	Agusta	8.36
7 Sorrentino	Alessia	Agusta	8.20
8 Pastori	Andrea	Agusta	8.18
9 Giurgola	Alessandro	Brindisi	8.00

SCUOLA MEDIA INFERIORE CLASSE 3a

1 Battisti	Alice	Fr/An	10/10I
2 Capogna	Alessio	Brindisi	10/10I
3 Longo	Davide	Agusta	10/10I
4 Poto	Sofia	Brindisi	10/10I
5 Ficili	Giacomo	Agusta	10/10
6 Zeolla	Sveva	Benevento	10/10
7 Merlotti	Viviana	Agusta	8/10
8 Zini	Ludovica	Agusta	9/10

SCUOLA MEDIA SUPERIORE CLASSE 3a

1 Mallardi	Alessandro	Brindisi	9.33
2 Leone	Martina	Brindisi	9.08
3 Sciarma	Federico	Agusta	8.60
4 Mondini	Andrea	Agusta	8.27
5 Zandanel	Riccardo	Agusta	8.22
6 Belli	Silvia	Fr/An	8.18
7 Povolo	Laura	Agusta	8.10
8 Pezzoli	Luca	Agusta	7.80
9 Romanazzo	Samuele	Brindisi	7.70
10 Giurgola	Gaia	Brindisi	7.62
11 Divari	Anna	Tessera	7.45
12 Steffani	Simone	Agusta	7.20
13 Prota	Noemi	Tessera	7.18

SCUOLA MEDIA SUPERIORE CLASSE 1a

1 Moretto	Greta	Tessera	9.00
2 Soldà	Aurora	Agusta	8.66
3 Calò	Federico	Agusta	8.44
4 Auro	Cristiano	Brindisi	7.75
5 Cantante	Antonio	Brindisi	7.72
6 Berti	Alice	Tessera	7.66
7 Pastori	Benedetta	Agusta	7.66
8 Bertolami	Serena	Agusta	7.36
9 Favero	Daniele	Tessera	7.25
10 Germani	Marcolauro	Agusta	7.22
11 Rossi	Matteo	Tessera	7.22
12 Masella	Simone	Agusta	7.20
13 Bolamperti	Andrea	Agusta	7.08

SCUOLA MEDIA SUPERIORE CLASSE 2a

1 Monteggia	Agnese	Agusta	9.66
2 Feudo	Adele	Agusta	9.11
3 Pezzoni	Telemaco	Agusta	9.00
4 Campoli	Giulia	Fr/An	8.70
5 Auciello	Ludovica	Agusta	8.62
6 Zerella	Giulia	Fr/An	8.55
7 Gallo	Sara	Agusta	8.45
8 Moretto	Aurora	Tessera	7.88
9 Poto	Elena	Brindisi	7.77
10 Ciaramella	Martina	Agusta	7.55

SCUOLA MEDIA SUPERIORE CLASSE 4a

1 Dell'uomo	Alessia	Fr/An	9.18
2 Stefanelli	Maria Elisa	Brindisi	9.10
3 Auro	Andrea Lorena	Brindisi	9.00
4 Pezzoni	Tancredi	Agusta	9.00
5 Marcoccia	Ilenia	Fr/An	8.81
6 Frattini	Benedetta	Agusta	8.72
7 Marzola	Alba	Tessera	8.50
8 Civitillo	Matteo	Agusta	8.27
9 Perencin	Fabio	Agusta	8.11
10 Pavanello	Leonardo	Tessera	8.00
11 Manenti	Alessandra	Agusta	7.80
12 Fardin	Arianna	Tessera	7.45
13 Zeolla	Giorgio	Benevento	7.22
14 Brunato	Maria Rachele	Tessera	7.00

SCUOLA MEDIA SUPERIORE CLASSE 5a

1 Altobelli	Maria Clara	Fr/An	110/110
2 Longo	Alessandra	Brindisi	100/100L
3 Romanazzo	Alice	Brindisi	100/100L
4 Stefanucci	Giulia	Benevento	100/100
5 Pacella	Francesca Pia	Brindisi	98/100
6 Zini	Matilde	Agusta	97/100
7 Colombo	Alessia	Agusta	95/100
8 Tridello	Alice	Agusta	95/100
9 Monteggia	Giosuè	Agusta	93/100
10 Pertile	Anastasia	Agusta	93/100
11 De Gobbi	Davide	Tessera	91/100
12 Cinelli	Fabio	Fr/An	88/100
13 Guadalupi	Giulia Cristina	Brindisi	85/100
14 Perissinotto	Alessandro	Tessera	85/100
15 Tiozzo	Matteo	Tessera	85/100
16 Dal Zotto	Valentina	Agusta	83/100
17 Verdelli	Elisa	Caproni	80/100



LAUREA DI 1° LIVELLO

1	Foglia	Elisa	Agusta	Fisioterapia	110/110L
2	Illuminati	Elena	Fr/An	Infermieristica Pediatrica	110/110L
3	Pezzotta	Viviana	Agusta	Fisica	110/110L
4	Talone	Matteo	Fr/An	Prevenz. Ambiente e nei Luoghi di Lavoro	110/110L
5	Tridello	Chiara	Agusta	Lingue, Culture e Societa Asia/Africa	110/110L
6	Aspes	Francesca	Agusta	Scienze e Tecniche Psicologiche	110/110
7	Bossi	Maria Claudia	Agusta	Decorazione	110/110
8	Colantonio	Marco	Fr/An	Tecnica Prevenz. Ambiente e Luoghi di Lavoro	110/110
9	Dal Zotto	Annalisa	Agusta	Scienze Linguistiche Relazioni Internazionali	110/110
10	Minelli	Alessandro	Agusta	Economia Management	110/110
11	Cigliola	Giorgia	Brindisi	Operatore Servizi Giuridici	107/110
12	Del Sole	Marzio	Agusta	Ingegneria Cinema e Mezzi Comunicazione	107/110
13	Longo	Francesca	Brindisi	Ingegneria Gestionale	107/110
14	Palladini	Virginia	Fr/An	Podologia	107/110
15	Oroli	Silvia	Fr/An	Infermieristica	102/110
16	Settanni	Francesco	Brindisi	Ingegneria Informatica	102/110
17	De Tomasi	Deborah	Agusta	Scienze Servizio Sociale	101/110
18	Stefanucci	Laura	Benevento	Ingegneria Meccanica	06/110

LAUREA DI 2° LIVELLO



1	Colombo	Fabiola	Agusta	Giurisprudenza	110/110I
2	Foglia	Nicolò	Agusta	Biologia Marina	110/110I
3	Illuminati	Andrea	Fr/An	Ortopedia e Traumatologia	110/110I
4	La Corte	Silvia	Brindisi	Scienze Storiche	110/110I
5	Miccoli	Angela	Brindisi	Biotechnologie Mediche Veterinarie	110/110I
6	Rota	Giulia	Agusta	Biologia	110/110I
7	Anreani	Paolo	Agusta	Psicologia Clinica e Promozione Salute	110/110
8	Oliva	Alessandro	Brindisi	Fisica	110/110
10	Bassini	Fabrizio	Fr/An	Economia e Management	105/110
11	Biasin	Martina	Agusta	Scienze Formazione Primaria	105/110
12	Ignazi	Maria Letizia	Brindisi	Progett. e Gestione Politiche Serv. Soc.	105/110
13	Moalli	Stefano	Caproni	Medicina e Chirurgia	100/110
14	Pedrocchi	Daniele	Agusta	Archeologia e Culture Del Mondo Antico	100/110
15	Del Vecchio	Martina	Agusta	Scienze della Formazione Primaria	99/110

BORSE DI STUDIO

1	Airoldi	Silvia	Caproni	Business Administration	110/110L
2	Bossi	Tommaso	Agusta	Informatica	110/110L
3	Colombo	Fabiola	Agusta	Giurisprudenza	110/110L
4	Cosacco	Alessio M.	Brindisi	Medicina e Chirurgia	110/110L
5	Del Sole	Claudio	Agusta	Ingegneria Matematica	110/110L
6	Greco	Paolo	Brindisi	Ingegneria Biomedica	110/110L
7	Loro	Camilla	Siae	Chimica	110/110L
8	Pezzotta	Davide	Agusta	Lettere	110/110L
9	Staccone	Francesco	Fr/An	Ingegneria Informatica	110/110L
10	Milan	Stefano	Agusta	Ingegneria Meccanica	104/110



PREMIAZIONI SOCI

Dimissionari Cascina Costa 2019

Bessegga Antonella	Anni 41	Orologio
Biganzoli Lucio	Anni 41	
Canna Maria Rosa	Anni 40	
Cattorini Carlo Maria	Anni 40	
Conti Maurizio	Anni 41	
Di Maria Giuseppina	Anni 37	
Feudo Guglielmo	Anni 30	Orologio
Filippini Claudio	Anni 42	
Frignani Giorgio	Anni 33	Orologio
Garabelli Ivano	Anni 30	Orologio
Jacopini Maria Luisa	Anni 32	Orologio
Longinotti Enrico	Anni 40	
Macchi Antonio	Anni 40	
Malvestiti Maria Luisa	Anni 39	
Milani Angelo Antonio	Anni 41	
Pellegrino Vincenzo	Anni 31	Orologio
Platini Emilio	Anni 38	
Rinaldo Antonella	Anni 39	

Roncelli Giuseppina	Anni 40	
Soldà Gianpaolo	Anni 40	
Tagliaferri Isabella	Anni 42	
Valli Massimo	Anni 37	
Zuffianò Cinzia	Anni 37	
Maestro Vittorio	Anni 35	Orologio
Anamateros Emmanouel	Anni 37	

Dimissionari Caproni 2019

Bianco Antonella	Anni 41
Binda Maria Agnese	Anni 39
Costante Angelo	Anni 37
De Masi Alfonso	Anni 37
Montagnoli Raffaele	Anni 41
Orlando Filippo	Anni 31
Artuso Marina Rosalba	Anni 42
Macchi Massimo	Anni 43

Dimissionari Cascina Costa 2020

Bonfante Massimo	Anni 38
Colombo Annamaria	Anni 42
Gardenal Mario	Anni 40
Milan Antonia	Anni 42
Moliterni Lorenzo	Anni 38
Pittarello Paolo	Anni 45
Ruggia Carmelina	Anni 42
Tuosto Lino	Anni 31
Vedovato Liliana	Anni 38
Meneghin Antonella	Anni 42

30 Anni Siai 2019

Folino Gallo Francesco

30 Anni Siai 2020

Cazzani Massimo

Dimissionari Siai 2019

Foti Leone	Anni 45
Schirripa Loris	Anni 42
Valbuzzi Claudio	Anni 38

Dimissionari Siai 2020

Bosio Stefania	Anni 42
Zappatini Ambrogio	Anni 43

30 Anni Cascina Costa 2019

Airoldi Maurizio	Mannarino Franco
Angeretti Antonio	Marangia Giovanni
Baila Paolo	Maso Cinzia
Bandera Gianpaolo	Milani Roberto
Bazzato Armando	Mocchetti Damiano
Bof Domenico	Monaco Antonio
Bollini Mario	Murgia Giancarlo
Bossi Mauro	Rosa Alberto
Burgio Piero	Simeoni Rosa
Caletti Dante	Simoni Maurizio
Casalanguida Massimo	Sorrentino Ferruccio
Castellaneta Giuseppe	Torretta Gianfranco
Cattaneo Gianluca	Totaro Giovanni
Cavalleri Dario	Tridello Roberto
Cestari Marco	Trivella Alberto
Ciamarella Michele	Zapparoli Roberto

30 Anni

Cascina Costa 2021

Bertolami Gabriele
Bori Adriano
Calò' Martino Rachele
Carnaghi Ivano
Colombo Davide
Dal Zotto Stefano
Donizetti Tiziano
Panella Paolo
Perricone Giuseppe
Pezzoni Roberto
Roman Tatiana Zaira
Zini Massimo

Dimissionari 2019 Frosinone

Aversa Patrizia	anni 39	orologio d'oro
Bassani Francesco	anni 41	orologio d'oro
Calicchia Pasquale	anni 38	orologio
Caliciotti Carlo	anni 31	orologio d'oro
Caperna Vittorio	anni 41	orologio d'oro
Cicconi Bernardino	anni 32	orologio d'oro
Colicci Angela Rita	anni 37	orologio d'oro
De Felice Antonio	anni 40	
Ferazzoli Attilio	anni 41	orologio d'oro
Fiorini Lodovico	anni 41	
Fraveto Duilio	anni 41	
Lisi Giancarlo	anni 41	orologio d'oro
Lunghi Sergio	anni 41	
Masci Alberto	anni 40	
Masi Domenico	anni 40	
Massimi Pietro Paolo	anni 39	
Medici Loredana	anni 31	orologio d'oro
Molinari Antonio	anni 41	
Morini Fiorenzo	anni 30	orologio
Paolucci Giancarlo	anni 39	
Renzi Massimo	anni 38	
Santurri Adriano	anni 41	orologio
Scerrato Giorgio	anni 27	
Tufi Andrea	anni 40	
Vona Eliseo	anni 41	orologio d'oro

30 Anni Caproni 2019

Bagnati Demetrio
Montagnoli Michele
Ruzza Demetrio

30 Anni Caproni 2020

Mazzetti Fabrizio Angelo
Venegoni Giuseppe Ivan

35 Anni Cascina Costa 2019

Franzini Alessandro
Podestà Lorenzo
Dal Zotto Giorgio
Marcon Tiziano

35 Anni Cascina Costa 2020

Luotti Piermarco
Causarano Vittorio
Mazzucchelli Claudio Maria
Allievi Emanuela
Bono Annamaria
Genoni Enrica

35 Anni Siai 2019

Dal Checco Roberto

30 anni Benevento 2020

Maiello Raffaele	orologio
Russo Umberto	orologio

Dimissionari Benevento 2019

Maio Leucio	anni 38
Panzera Mario Antonio	anni 38

Dimissionari Benevento 2020

Bovio Luigi	anni 33	Orologio D'oro
Forgione Giuseppe	anni 39	
Nicastro Arturo	anni 40	
Orlando Nazzareno	anni 34	Orologio D'oro



Dimissionari Brindisi 2019

Argentieri Claudio anni 38
 Conenna Vito anni 39
 De Michele Pietro anni 39 orologio d'oro
 Facchini Pierluigi anni 39
 Galeone Angelo anni 36
 Martina Fortunato anni 39 orologio d'oro
 Medico Saverio anni 39
 Rubino Massimo anni 40 orologio d'oro
 Sardelli Giuseppe Vito anni 39 orologio d'oro

Dimissionari Brindisi 2020

Brogna Cosimo anni 43 orologio d'oro
 Nocera Osvaldo anni 40
 Sciarra Marco anni 43
 Vidulic Chiara anni 41

Dimissionari Frosinone/Anagni 2019

Aversa Patrizia anni 39 orologio d'oro
 Bassani Francesco anni 41 orologio d'oro
 Calicchia Pasquale anni 38 orologio
 Caliciotti Carlo anni 31 orologio d'oro
 Caperna Vittorio anni 41 orologio d'oro
 Cicconi Bernardino anni 32 orologio d'oro
 Colicci Angela Rita anni 37 orologio d'oro
 De Felice Antonio anni 40
 Ferazzoli Attilio anni 41 orologio d'oro
 Fiorini Lodovico anni 41
 Fraveto Duilio anni 41
 Lisi Giancarlo anni 41 orologio d'oro
 Lunghi Sergio anni 41
 Masci Alberto anni 40
 Masi Domenico anni 40
 Massimi Pietro Paolo anni 39
 Medici Loredana anni 31 orologio d'oro
 Molinari Antonio anni 41
 Morini Fiorenzo anni 30 orologio
 Paolucci Giancarlo anni 39
 Renzi Massimo anni 38
 Santurri Adriano anni 41 orologio
 Scerrato Giorgio anni 27
 Tufi Andrea anni 40
 Vona Eliseo anni 41 orologio d'oro

Dimissionari Frosinone/Anagni 2020

Alonzi Giancarlo anni 42
 Colosimo Franco anni 45
 Maramao Gianni anni 43
 Paglia Francesco anni 38 orologio d'oro
 Raponi Mario anni 41
 Vasselli Marco anni 40
 Venditti Stefano anni 31 orologio d'oro

30 Anni Frosinone/Anagni 2019

Argentino Michele
 Basile Massimo
 Battisti Luca
 Belli Remo
 Del Brocco Palma
 Ceccarelli Arcangelo
 Cinelli Mario
 Colantonio Corrado
 Cristofanilli Nicolino
 Dell'uomo Lino
 Di Mario Salvatore
 Gabriele Franco
 Gabriele Milena
 Giannetti Luigi
 Ingiosi Angelo
 Lombardo Angelo Marcello
 Marziale Loreto
 Mascetti Massimo
 Massicci Marco
 Paglia Francesco
 Passeri Mario
 Patriarca Mario Clemente
 Perini Alessandro
 Sanelli Maurizio
 Vaccaro Giuseppe
 Varosetti Dario
 Venditti Stefano

30 Anni Frosinone/Anagni 2020

Guzzo Aldo
 Illuminati Claudio
 Muto Maurizio
 Poggiaroni Alessandro

30 Anni Brindisi 2019

Biasco Rocco orologio
 Cantante Angelo orologio
 Cigliola Giuseppe orologio
 Coluccello Donato orologio
 Conserva Giuseppe orologio
 Leone Oronzo orologio
 Lezzi Francesco orologio
 Liuzzi Anita orologio
 Longo Gianfranco orologio
 Ragione Giuseppe orologio
 Tarricone Mauro orologio

30 Anni Brindisi 2020

De Pascalis Giovanni orologio
 Guarascio Gianfranco orologio
 Longo Antonio orologio
 Longo Cosimo orologio
 Rodia Giosuè orologio

35 Anni Brindisi

Giglio Benito orologio d'oro

Dimissionari Tessera 2019

Meggiato Moreno anni 33 orologio
 Pelloia Paolo anni 33 orologio
 Volpato Roberto anni 33 orologio

Dimissionari Tessera 2020

Donadel Sergio anni 38 orologio

Nuovi iscritti Tessera 2019

Mei Ugo

Nuovi iscritti 2019 Frosinone

Bianchi Manuel
 Gallo Simone
 Torella Giovanni

Nuovi iscritti 2020 Frosinone

Cavalsassi Fernando
 De Nuntiis Alfredo
 D'orazio Manuel
 Manna Fabio
 Marzaroli Giuseppe
 Mattia Giuseppe
 Podagrosi Patrizio
 Puppato Davide
 Quadrini Sandro
 Rapone Davide
 Scappaticci Annino
 Tersigni Franco
 Viselli Simone
 Vona Alessandro

Nuovi iscritti 2019 Brindisi

Palazzo Rocco
 Parisi Giuseppe
 Rizzo Massimo

Nuovi iscritti 2020 Brindisi

Magli Giovanni

Nuovi iscritti 2019 Benevento

Grazzini Paolo
 Mazzeo Gino

Nuovi iscritti 2020 Benevento

De Simone Fausto
 Rovito Luca



Un po' di leggerezza non guasta

Il desiderio di riprendere le nostre passioni creative è forte, ma, tra il dire e il fare, c'è di mezzo il COVID, quindi, anche per quest'anno, il Mercatino dell'Avvento non sa da fare.

Per i gioiosi e affollati momenti con i nostri amici e con gli immancabili ospiti (dal Coretto ai Clown; da Babbo Natale in elicottero ai personaggi fiabeschi) dobbiamo ancora attendere con pazienza e responsabilità.

I progetti e le idee per il 2022 non mancano, ma aspettiamo i cosiddetti "tempi migliori"; intanto alleggeriamo gli animi con alcune foto-ricordo dei bei momenti trascorsi:



Vi invitiamo a seguirci sul nostro blog (<http://glacrea.blogspot.com/>), dove potete trovare tanti simpatici e utili tutorial a tema natalizio e non solo.



**Arrivederci al prossimo anno con nuove iniziative
e auguri a tutti!**

da non dimenticare I nostri colleghi

Il saluto ad Achille Caproni dei suoi ex-dipendenti



Il Rag. **Achille Caproni** di Taliedo è mancato all'affetto dei suoi cari. Figlio di Gianni Caproni, pioniere dell'Aeronautica Italiana e fondatore delle Officine Caproni, ha personalmente diretto con i suoi fratelli la storica fabbrica. Per noi dipendenti era semplicemente "il Rag. Achille" e alle sue esequie di lunedì 25 ottobre, nella Chiesetta di San Giulio a Vizzola Ticino, eravamo in tanti per l'ultimo saluto. Così è stato ricordato nell'omelia di don Alfonso Crespi: "Achille Caproni uomo buono, altruista e generoso, attento ai bisogni dei suoi dipendenti, che lo ricordano con stima e affetto e sono qui in tanti oggi a testimoniare. Ha dato lavoro a tante famiglie e a tante aziende sparse su tutto il territorio. Con lui se ne va un altro pezzo di storia di una importante famiglia che ha contribuito alla costruzione di Vizzola Ticino e dell'aeronautica italiana".

Grazie Rag. Achille e arrivederci!

I dipendenti della storica "Caproni Vizzola"



Bruno Menzago è deceduto a Busto Arsizio il 3 Novembre 2021

Nato a Fresonara (AL) il 25 Aprile 1926, inizia il lavoro presso la SIAI MARCHETTI il 7 Novembre 1940 e dopo alterne esperienze nell'azienda approda nell'Ufficio Commerciale Cooproduzioni di velivoli militari e civili con la Capogruppo ALENIA, diventando in seguito Capo Ufficio fino al raggiungimento dell'età pensionabile.

Si impegna all'interno della SIAI MARCHETTI come presidente del Gruppo Lavoratori Anziani guidando il gruppo fino al 2000. Il 1 Maggio 1987 riceve l'onorificenza di Maestro del Lavoro.

Lasciato il Gruppo come Presidente Onorario, continua a dare il suo contributo con consigli e indicazioni di carattere storico e culturale. Tutti i consiglieri si uniscono al cordoglio dei familiari.

Bruno resterà sempre nei nostri cuori.

I nostri piloti



Gilberto Milani, Classe 1932. Dopo le tredici affermazioni ottenute con la Mondial 175, nel 1954/55 viene ingaggiato dalla MV_Agusta entrando a far parte della Squadra Corse per la stagione 1957/1958.

Nelle prime gare con la MV175 dimostra padronanza e sicurezza nella guida che gli avvale la partecipazione al Motogiro del 1957 dove si classifica brillantemente alle spalle di Remo Venturi, primo pilota della squadra MV Agusta. Come atto di fiducia gli viene affidata la MV 500 4 cilindri per disputare il Campionato Italiano Juniores fregiandosi del titolo. Con 8 vittorie e 5 piazzamenti d'onore chiude il biennio con la MV.

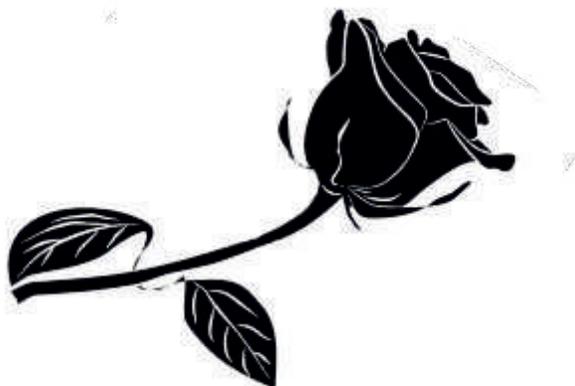
Dopo due anni da pilota collaudatore con moto diverse, nel 1961 approda alla Aermacchi di Schiranna terminando la carriera di pilota nel 1959. Carriera coronata da 45 Vittorie, 116 volte sul podio e 70 Gran Premi Mondiali.

Rimane nell'azienda ricoprendo, per la competenza tecnica acquisita, il ruolo di responsabile dell'assistenza tecnica verso i piloti clienti Aermacchi.

Nel periodo Cagiva, nel Team Corse con le 500 GP a 2 tempi, sarà il responsabile della gestione della ciclistica delle moto.

"GILBA" un milanese schietto, collaborativo e spiritoso è mancato all'affetto dei suoi cari e dei suoi amici il 30 Ottobre scorso. Alle figlie Silvia e Laura rinnoviamo la nostra partecipazione al loro lutto.

Enrico Sironi



per ricordare. . .



Angelo,

come Gruppo Lavoratori Seniores Agusta-MV, il minimo che dobbiamo fare, è ringraziarti. Ringraziarti per gli oltre 30 anni durante i quali hai ricoperto il ruolo di segretario del GLA, tu eri e rimarrai per sempre il nostro segretario.

Ringraziarti per il tuo impegno, la tua dedizione, la tua professionalità, il tuo senso di appartenenza alla nostra Agusta. Per tutti noi eri un esempio da imitare. Sapevi tutto di tutti; qualsiasi dubbio avevamo, chiedevamo consiglio a te e tu ci davi sempre la dritta giusta; eri la memoria storica del GLA.

In tutte le nostre manifestazioni: brughierata, pranzo sociale, premiazioni dei nostri ragazzi, dei nostri soci, tu c'eri sempre, guai se mancava "il Tean!"

Eri impareggiabile a organizzare le nostre gite; qualunque posto volessimo visitare tu o c'eri già stato o conoscevi qualcuno che ci potesse dare le indicazioni necessarie.

Il soggiorno a Merano a capodanno era ormai diventato meta fissa per il GLA. Lo organizzavi da più di 10 anni e tu tutti gli anni inventavi qualcosa di nuovo e i partecipanti erano sempre tanto entusiasti che si prenotavano per l'anno successivo.

Angelo, sei stato una colonna portante per il nostro gruppo, una figura carismatica, un segretario modello.

La vita associativa del GLA proseguirà ne sono certo, specialmente se faremo tesoro dei tuoi

insegnamenti, ma senza di te sarà un po' più triste.

Ora riposa in pace, dopo questo ultimo periodo durante il quale hai sofferto parecchio, ne hai veramente bisogno.

Ciao Angelo un grande abbraccio da tutto il tuo Gruppo Lavoratori Seniores Agusta-MV.

Augusto Algisi è salito alla casa del Padre il 17 Giugno 2021 all'età di 83 anni. Assunto in Azienda il 5 Marzo 1962 si è iscritto al gruppo nel marzo 1987 e ha lasciato l'azienda per il meritato pensionamento il 31 Marzo 1988.



Bruno Guarda ci ha lasciato il 20 marzo scorso all'età di 77 anni.

E' assunto in ditta a soli 17 anni nel 1960 quando Agusta da alcuni anni, oltre alle mitiche moto MV, si era buttata a capo fitto a costruire Elicotteri.

Ho avuto il piacere di conoscerlo personalmente e frequentarlo per il lavoro che svolgeva con molta diligenza all'ufficio approvvigionamenti, era una persona veramente a modo, sempre col sorriso e una battuta pronta per ogni evenienza.

Va in pensione, costretto dalla crisi che colpì Agusta nel 1992.

Lo scorso 5 Novembre 2020 ci ha lasciato, a soli 69 anni, il nostro socio **Antonio Carrozza**. Assunto il 18 dicembre 1973 è andato in pensione il 13 dicembre 2006.

Ho conosciuto Antonio alla fine degli anni 80 presso il reparto pale, dove lavorava. Antonio era una persona veramente gioviale e ottimista; quando chiedevo a lui come andava rispondeva sempre con un sorriso e, allargando le braccia, diceva: "siamo qui".

Lo incontravo anche nelle feste patronali del Comune di Samarate, quando, con la banda a cui faceva parte, accompagnava le processioni suonando il basso.

Ora sono io, caro Antonio, a dirti: "sono qui", ma con il vuoto dentro che la tua prematura dipartita mi ha lasciato. . .

Ciao Antonio!

Antonello



Il 20 Gennaio 2021 a Pavia è mancato all'affetto dei suoi cari **Sergio Colombo**, *ul piùn* come eravamo soliti chiamarlo. Assunto il 2 Aprile del 1973 è arrivato agli inizi degli anni novanta allo Sperimentale come meccanico sulle linee AW109 e AW129.

Era una persona socievole e pronto ad aiutare i colleghi, molto competente nella sua passione degli elicotteri. Lo ricordiamo come tifoso della Juventus.

Ci lascia un vuoto e ci troveremo in futuro a parlare di elicotteri.

Ciao carissimo amico "piùn".

Renato Zaccaria è mancato improvvisamente lo scorso 12 agosto 2021 all'età di 66 anni. Assunto alla SIAI MARCHETTI a Vergiate e trasferito allo stabilimento AGUSTA di Borgomanero nel 1981 dove ha lavorato sino all'andata in pensione nel 2012. Dal 2004 è stato punto di riferimento per il Gruppo Seniores Agusta di Borgomanero. E' sempre stato disponibile con tutti. Aveva un grade passione e capacità a ricondizionare a nuovo trattori d'epoca e altri mezzi a motore in modo eccellente.

Ciao Renato, ti ricorderemo sempre.

I tuoi colleghi dello stabilimento di Borgomanero



... e non dimenticare



Sergio Barbiero: 83 anni. Assunto in Agusta il 13 Marzo 1952, iscritto al Gruppo Seniores Caproni dal 16 Marzo 1976 è andato in pensione il 1 Febbraio 1990. Ci ha lasciato il 20 Luglio 2021



Amerigo Veronese: 81 anni. Assunto in Agusta il 22 Maggio 1969, iscritto al Gruppo Seniores Caproni dal 12 Maggio 1989 e andato in pensione il 1 Aprile 1992. Ci ha lasciato lo scorso 6 Marzo 2021

Luigi Mancin: 84 anni. Assunto in Agusta il 31 Gennaio 1973, iscritto al Gruppo Seniores Caproni dal 31/01/1993 è andato in pensione il 03/05/1994. Ci ha lasciato il 17 Ottobre 2021



rimarranno sempre nei cuori e nei ricordi di coloro che li hanno conosciuti e frequentati con amicizia.

Giancarlo Tornotti ci ha lasciato all'improvviso il 6 Luglio, pochi giorni prima di compiere 63 anni. Quando ci lascia un'amico è sempre un dolore, quando è così, all'improvviso, si resta senza parole. Giancarlo ha vissuto la trasformazione dall'Agusta degli anni 80 alla Leonardo di oggi, partecipando all'interno del Progetto Preliminare del Sig. Pancotti all'ideazione dei prodotti che l'hanno portata a essere un'industria leader mondiale.

La sua passione per la macchina volante e per il lavoro non avevano confine.

Era una persona discreta, ma piacevole, su cui potevi sempre contare, con cui non eri mai a disagio.

E' difficile realizzare che ci ha lasciati, quando ancora si parlava di futuro e di nuovi progetti. E' un grande vuoto.

Ma lo riempie il bellissimo ricordo della persona che era.



Giovanni Gazziero ci ha lasciato lo scorso 18 maggio, aveva 95 anni. Anche Giovanni è assunto nei primi anni 60 e lascia l'azienda nel 1986. Sono stati maggiori gli anni che è rimasto iscritto al GLA, ben 35, che gli anni che è rimasto in azienda. Questo sta a significare l'attaccamento e il senso di appartenenza che aveva per la nostra Agusta.

Mario Cassanelli ci ha lasciato il 29 Luglio 2021 all'età di 84 anni.. Assunto in Azienda il 22 Febbraio 1971 e iscritto al Gruppo Seniores dal 1991, è andato in pensione il 31 Agosto 1991



Pierangelo Travaini ci ha lasciato lo scorso 4 dicembre 2020 all'età di 86 anni. Quando nel 1963 entra in Agusta, Pierangelo le moto di Cascina Costa le conosceva come le sue tasche. Giovanissimo era stato apprendista meccanico e motorista presso Luisito Foglia, primo concessionario MV a Busto Arsizio. Pierangelo partecipava con Foglia alle "passerelle" in moto davanti alle scuole superiori come forma pubblicitaria del suo negozio. Solo quindicenne frequentava nel fine settimana la scuola di pilotaggio tenuta da Tazio Nuvolari sul circuito di Modena. In MV Agusta lo ricordo operativo presso il Reparto Sperimentale nello sviluppo delle nuove moto di produzione e saltuariamente presso il Reparto Corse. Cessata l'attività della MV Agusta nel 1977, viene assegnato come motorista al Reparto Revisioni elicotteri. Lascia l'azienda nel settembre 1990 ma lo incontrammo sempre in occasione di eventi aziendali e del Gruppo Seniores.

l'amico Enrico Sironi



Il 04 Luglio 2021, all'età di 67 anni colpito da un improvviso malore, ci ha lasciati il collega **Mario Presciani**.

Mario ha svolto gran parte della vita lavorativa nel reparto macchinari di Anagni ricoprendo il ruolo di capo squadra, dimostrando appieno capacità di leader. Trascinatore di un gruppo di lavoro affiatato e preparatissimo.

In questi momenti di ricordo la retorica è sempre in agguato e le frasi di circostanza potrebbero descrivere una persona diversa da quella conosciuta ma la spigolosità e conflittualità, tipiche di chi pretende di non sbagliare mai, la precisione e scrupolosità, tipiche di chi esercita la propria professione con passione e dedizione, in lui non si possono dimenticare.

Ci hanno fatto conoscere e vivere una persona vera, a volte scontrosa ed irascibile, ma vera, di sicuro entrata nella storia della nostra divisione.

Chi come me ha avuto il piacere di frequentarlo anche al di fuori del mondo del lavoro, ha conosciuto aspetti e doti umane importanti, rivolte principalmente alla narrazione e valorizzazione del territorio

ciociaro attraverso la musica.

Usi, costume, tradizioni, testimoniate dal gruppo folk "Saltallara" di Piglio espressione di balli e canti popolari di cui lui, con l'immane chitarra, era uno dei componenti di spicco, cantore di tempi oramai scomparsi.

Riposa in pace Mario e allieti le nostre anime in cielo da bravo cantastorie.

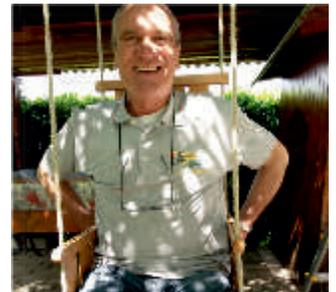
Maurizio Sanelli

Ciao **Fernando** la tua scomparsa ha lasciato un vuoto profondo nella tua famiglia, la tua amata Virginia, tua figlia e le tue nipoti, negli amici e conoscenti.

Eri una persona un po' *brontolona* volevi le cose giuste ma eri pronto ad aiutare chi aveva bisogno di te, i vicini di casa, gli amici e nella società ciclistica.

In Agusta hai trascorso 30 anni lasciandola a malincuore per la crisi del 1992 ma tramite il G.L.A. Seniores l'Agusta è sempre stata nel tuo cuore.

Eri anche uno sportivo ciclista e ti sei tolto tante soddisfazioni partecipando ai raid Samarate-Roma, Samarate-Lourdes accompagnati dal mitico Carù. Hai scalato mitiche montagne: Stelvio, Gavia, Pordoi, Gardena, Giau ecc... ora sei andato ancora più in alto e da lassù ci guiderai e ci aiuterai a superare questo vuoto.



I tuo amici

Uno stralcio del discorso delle sue nipoti.

Nel mondo ci sono uomini e Uomini

Ho una fortuna però tra i pochi che ho conosciuto, un Uomo è il nostro nonno.

Quindi essendo voi persone legate a lui da un legame di parentela o di amicizia, vi chiedo di ricordarvi di lui e di prendere spunto dal suo modo di vivere.

Di ricordare l'Uomo fiducioso nella libertà, che può nascere solo al cessare dell'ignoranza che deve essere di tutti e per tutti.

Di ricordare l'Uomo speranzoso nell'equità

Di ricordare l'Uomo femminista

Di ricordare l'Uomo progressista

Di ricordare l'Uomo amante dei giovani e del futuro

Di ricordare l'Uomo di parola, responsabile e fedele, impegnato in ogni modo poiché tutto che è stato appena elencato potesse realizzarsi concretamente

Beatrice



Marcello Miotello ci ha lasciato il 5 Novembre 2021 all'età di 89 anni. Assunto in Agusta il 17 Febbraio 1955 lascia l'Azienda il 30 Settembre 1987.

Iscritto al Gruppo Seniores dal 17 Febbraio 1980.

Riportiamo il riconoscimento ricevuto nel 1992 dall'Esercito Americano di stanza in Europa per "l'eccezionale e meritorio servizio prestato dal 21 Settembre al 9 Ottobre 1992 come meccanico Agusta della lamiera in supporto alla sezione Reforger '92.

Con il team di manutenzione Agusta Marcello ha supervisionato lavori elettroavionici con tempi di fermo degli aerei limitati. L'alta professionalità di Marcello dovrebbe essere imitata da tutti"



**L'errore tipografico è una cosa maligna:
lo si cerca e perseguita, ma esso se la svigna.
Finchè la forma è in macchina si tiene ben celato,
si nasconde negli angoli,
par che trattenga il fiato.
Neppur il microscopio a scorderlo è bastante,
prima; ma dopo esso diventa un elefante.
Il povero tipografo inorridisce e freme
E il correttore colpevole il capo abbassa e geme,
**perché se pur dell'opera tutto il resto è perfetto,
si guarda con rammarico soltanto a quel difetto.****



SEGRETERIA:

Dal lunedì al venerdì dalle 9,15 alle 11,45 - Tel/fax 0331.229331 – email gla-segreteria.aw@leonardocompany.com

SEDE ESTERNA:

(Villa Agusta) Martedì e mercoledì dalle 14,00 alle 18,00

C/C POSTALE:

N. 11498219 Intestato a Gruppo Lavoratori Anziani D'Azienda Agusta
Via G. Agusta Cascina Costa 516 - 21017 Samarate (VA)