

Gennaio  
Dicembre  
**2020**  
anno XXVII° **n° 1**



# LO SPECCHIO

periodico d'informazione  
dei Gruppi Lavoratori AGUSTA Seniores  
Agusta MV - Caproni - Siai - Elicotteri Meridionali  
<http://www.gruppi-agusta.org> - e-mail: [lospecchio@gruppi-agusta.org](mailto:lospecchio@gruppi-agusta.org)



## In questo numero...

- Saluto alle socie e ai soci Pag...2
- Lettera dal M.D. dott. Cutillo...4
- Giornate FAI.....5
- La Villa Agusta.....6
- L'archivio Storico.....7
- Ringraziamenti.....8
- Mercatino Avvento 2019.....10
- Due uomini.....12
- 100 anni di Ruggero Mazza...13
- 75° di fondazione MV.....14
- I piloti: Tino Brambilla.....16
- Gli anniversari 2021.....17
- Moto d'epoca.....18
- Le moto Caproni.....19
- La replica SIAI S55X.....21
- Nascita del volo verticale.....22
- Tour della Sicilia (2019).....24
- L'inizio di un incubo.....25
- Il volo tra sogno e musica.....26
- Innovation Award 2019.....26
- I maestri del lavoro.....27
- Per non dimenticare.....28
- Dalla Segreteria.....32



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*



Con coraggio  
e responsabilità  
tutti insieme ce la faremo

l'anno 2020 si sta chiudendo e tutti lo ricorderemo come l'anno della pandemia da COVID-19.

Un anno particolarmente difficile per tanti di noi, per le nostre famiglie, per i nostri amici e colleghi.

Un grazie che ci viene dal profondo del cuore e che non basterà mai va a tutti i medici, infermieri, volontari e quanti si sono prodigati sin dai primi giorni della pandemia a curare e rincorare le migliaia di nostri connazionali, famigliari, amici e conoscenti che sono stati contagiati dal COVID-19.

Un pensiero con forte emozione va a quanti ci hanno lasciato nel corso di questo anno, in modo particolare a quanti hanno lasciato questa terra senza il conforto e la presenza fisica dei propri congiunti.

A tutti Loro il nostro ricordo e la nostra preghiera.

Lo scorso 6 aprile scrivevo a tutti Voi sottolineando la situazione di difficoltà in cui si trovava il nostro Paese a causa del COVID-19 e la conseguente necessità di adottare misure protettive stringenti per tutti i nostri soci e famigliari.

Abbiamo deciso di comune accordo, ma con alto senso civico e buon senso, di spostare al 2021 tutte le principali iniziative dell'Associazione Seniores che avrebbero visto il coinvolgimento di centinaia di persone in luoghi chiusi o in luoghi che non avrebbero consentito assembramenti.

Di questa dimostrazione concreta di alto senso civico e di responsabilità Vi devo tutti ringraziare; abbiamo dato un buon esempio ed anche una capacità di resilienza agli effetti sociali della pandemia.

Con questa unica edizione 2020 dello SPECCHIO, desideriamo arrivare direttamente ad incontrare "virtualmente" ognuno di Voi per delineare il programma 2021 della nostra Associazione.

E in tal senso desidero ringraziare sinceramente quanti (e tanti) hanno comunque svolto le diverse attività all'interno dell'Associazione, a cominciare dalle Segreterie Sezionali e dalla Segreteria dell'Associazione, alla Fondazione Museo e Villa Agusta e allo shop del Museo presso la sede Leonardo Elicotteri di Sesto Calende, tutte sempre in coerenza e con attenzione alle diverse normative di controllo e prevenzione del COVID-19.

E' continuata la nostra "gara" di solidarietà investendo una buona parte di quanto non speso nel corso del 2020 supportando associazioni, Croce Rossa e Protezione Civile.

Anche le attività programmate per il mese di Dicembre, collegate sostanzialmente alle festività del Santo Natale, si svolgeranno nei limiti delle restrizioni imposte dalle Autorità nazionali e regionali in relazione all'evoluzione della pandemia.

Desidero anche ringraziare il Managing Director della Divisione Elicotteri Dottor Gian Piero Cutillo per la continua vicinanza e simpatia alla nostra Associazione; egli non ha fatto mai mancare la Sua attenzione alle nostre iniziative e ci ha incoraggiato a tenere sempre viva l'attività associativa in seno all'Azienda.

Tornando al programma 2021 dell'Associazione, desidero darVi alcune indicazioni di quanto il Consiglio Direttivo dell'Associazione ha deciso nel corso dell'incontro dello scorso ottobre in occasione di un Consiglio Centrale non fisicamente effettuato a causa dell'aumento dei contagi in tutta Italia e soprattutto in Lombardia; di seguito ritengo utile trascrivere alcuni passaggi della lettera che ho inviato a tutti i Presidenti di sezione dei GLA lo scorso 21 ottobre:

"Visto l'aggravarsi della situazione sanitaria nazionale, come avete saputo per le vie brevi, siamo stati costretti a rinviare il Consiglio Centrale che era programmato per lo scorso 16 ottobre 2020, e perdurando tale situazione, non so se potremmo incontrarci a breve.

Di seguito quello che avrei voluto comunicarVi al Consiglio:

Innanzitutto desidero ribadire che, come GLA, non siamo autorizzati ad organizzare qualsiasi tipo di evento per tutto il 2020; la salute nostra e di tutti i nostri associati viene prima di tutto.

Per il prossimo anno avrei intenzione, sempre che la situazione sanitaria lo permetta, di procedere con la premiazione dei nostri studenti e dei nostri soci attraverso le seguenti modalità:

primavera 2021 premieremo gli studenti che avremmo dovuto premiare nel corso del 2020

autunno 2021 riprenderemo la normale cadenza annuale del premio studio.

Avendo avuto dall'Azienda la quasi certezza che intende ancora finanziare le borse di studio, direi di divulgare anche il bando per le borse di studio, che a partire dal prossimo anno, saranno aumentate fino a 10 e del valore di 1000 € cadauna.

Le modalità di accesso alle borse di studio e la loro suddivisione per i vari gruppi saranno definite nel bando stesso che verrà distribuito con lo Specchio del prossimo mese di dicembre.

Per quanto riguarda la premiazione dei nostri soci che hanno maturato i requisiti negli anni 2019/2020, sarei propenso ad un'unica premiazione da effettuarsi nell'autunno del 2021.

Le premiazioni sia degli studenti che dei nostri soci, salvo imprevisti, le vorrei organizzare in tutti gli stabilimenti.

Vorrei però ricordare a tutti i soci l'impegno del GLA, ancor di più quest'anno, nell'ambito del sociale a favore di enti e associazioni no profit e improntate alla solidarietà.

Guardando con un po' di positività al nuovo anno oramai alle porte, desidero rinfrancare quanti si sono espressi con forte preoccupazione per la difficile ripresa delle nostre attività associative e con un sentimento di malcelata malinconia per non essere stati insieme per così tanti mesi, costretti ad incontri sporadici e fuori dai normali luoghi di aggregazione dell'Associazione GLA.

Sentimenti che condivido pienamente con tutti Voi e che sono certo avremo modo di rivivere a partire dai prossimi mesi del nuovo anno; è importante proseguire con il rispetto delle prescrizioni anti COVID e mantenere in essere tutte quelle precauzioni e comportamenti di alta civiltà che non ci dobbiamo fare imporre dalle Autorità ma devono essere la normalità, la ragione e il caro buon senso: soprattutto noi Seniores dobbiamo dare l'esempio ai più giovani (e non solo).

Sperando che con il mese di dicembre sia arrivato e reso disponibile a tutte le persone più fragili il tanto agognato vaccino anti COVID, desidero augurare a tutti Voi e ai Vostri famigliari i più sinceri auguri per un sereno periodo di buone feste e il più fervido augurio per un nuovo anno migliore di quello che ci stiamo lasciando alle spalle.

Un grande abbraccio a tutti Voi e Buon Santo Natale e Buon 2021.

*Un abbraccio a tutti Voi,*  
Il Presidente Centrale GLA  
*Vittorio Della Bella*  
Dott Vittorio Della Bella



*Diversi soci ci hanno chiesto di essere aggiornati sull'andamento della nostra AgustaWestland e il Presidente del Gruppo Seniores Dott. Vittorio Della Bella ci ha fatto pervenire un puntuale articolo del Managing Director della Divisione Elicotteri Dott. Gian Piero Cutillo che ringraziamo. Pubblichiamo con grande piacere il suo scritto.*

Cari colleghi

Il 2020, condizionato profondamente dagli effetti che il Covid-19 ha avuto e continua ad avere sull'economia, sulle relazioni internazionali, sulla società e sulla vita privata, sulla sicurezza e sullo stile di vita delle persone in tutto il mondo, sarà certamente ricordato come uno degli anni che ha influenzato maggiormente il settore aerospaziale dopo molti decenni.

Noi stessi, come tutto il settore elicotteristico, abbiamo dovuto fare i conti con un fenomeno totalmente impreveduto che, per essere affrontato in modo adeguato, ha richiesto grande determinazione, rapidità decisionale, coesione e collaborazione, spirito di sacrificio, flessibilità e capacità d'adattamento. Il mercato civile ne ha risentito di più, specialmente a causa dei forti limiti alla mobilità e ai contatti.

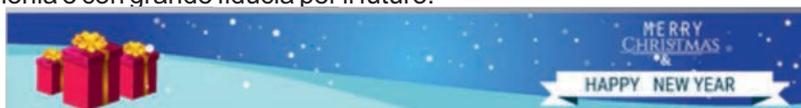
Tuttavia l'elicottero si conferma un strumento imprescindibile nell'assistere la popolazione in tempi di grande emergenza: eliambulanza, elicotteri delle forze di polizia, mezzi militari hanno tutti fatto la propria parte reinventandosi come ospedali volanti per il trasporto di pazienti in condizioni critiche con sistemi e procedure nuove, il trasferimento di materiali, medicine e equipaggiamenti sanitari o incrementando i controlli finalizzati alla sicurezza del territorio. Noi stessi abbiamo deciso di contribuire in primavera con nostri mezzi messi a disposizione delle autorità civili. Allo stesso tempo abbiamo contribuito a definire in tempo record con le autorità sanitarie, certificative e dell'aviazione civile nuovi standard per il trasporto in sicurezza di barelle in biocontenimento, diventando già nel mese di marzo il primo costruttore di elicotteri EMS civili al mondo a introdurre tale capacità e facendo di quello italiano un modello esportabile verso altri paesi.

La sicurezza dei nostri colleghi rappresenta da sempre un presupposto non negoziabile; lo è stato soprattutto in questo periodo caratterizzato dalla diffusione del Covid-19. Pertanto, facendo leva sul grande senso di responsabilità che ci contraddistingue, abbiamo prontamente implementato tutte le misure per garantire la massima sicurezza di persone e ambienti di lavoro con l'obiettivo di mantenere i livelli di produttività necessari a supportare i nostri clienti nazionali e internazionali. Inoltre, mai come in questi ultimi tempi abbiamo capitalizzato sugli investimenti in innovazione e digitalizzazione dei servizi, permettendoci di rispondere in modo nuovo alle esigenze degli operatori: abbiamo potenziato la formazione a distanza, beneficiato dell'uso dei simulatori presenti in aree strategiche nel mondo e, in abbinamento anche alla rete di centri di servizio in tutto il pianeta, abbiamo adattato i sistemi di assistenza da remoto ai tecnici manutentori trasformandolo in un tool di supporto all'accettazione a distanza degli elicotteri. Allo stesso abbiamo ridefinito le priorità nei criteri di fornitura dei ricambi e dell'assistenza tecnica. Tutto questo ci ha permesso di preservare livelli di servizio ai nostri clienti in linea con i nostri standards (indipendentemente dalle restrizioni alla mobilità) e allo stesso tempo di mantenere livelli adeguati di attività produttive (incluse consegne elicotteri) per limitare al meglio gli impatti della pandemia a redditività e ricavi.

I programmi militari, nei mercati domestici – specialmente in Italia, USA e Regno Unito – e in quelli internazionali, hanno sostenuto la nostra performance in questi tempi difficili. Tra tutti, per fare due esempi importanti, la vittoria della gara per la fornitura del nuovo elicottero da addestramento della US Navy con il TH-73A – primo successo assoluto come 'prime contractor' del Dipartimento della Difesa USA - e il nuovo AW169 LUH dell'Esercito italiano cui si aggiungeranno progressivamente altri programmi nazionali simili e che supporta anche nuove opportunità sul mercato export. Un altro esempio di prodotto dual use che, oltre a mantenere elevato il livello di avanzamento tecnologico nel settore, consente alla comunità nazionale di fare affidamento nei prossimi decenni non solo su un moderno sistema di difesa ma anche su uno strumento di assistenza contro fenomeni con cui purtroppo ci si potrà ancora trovare a fare i conti: alluvioni, terremoti, incendi. Malgrado le difficoltà questo è anche un anno importante per la crescita del nostro perimetro aziendale e geografico che si è arricchito di nuove risorse professionali e di qualità umane, di un approccio fresco all'innovazione e di un nuovo mercato domestico. Mi riferisco all'acquisizione della svizzera Kopter e all'introduzione in gamma prodotti del nuovo SH09 che si rivelerà essenziale alla crescita della nostra competitività in un segmento del mercato civile sul quale non avevamo ancora puntato abbastanza.

In Kopter ma anche a Yeovil e in PZL-Swidnik abbiamo da quest'anno nuovi manager alla guida per consentirci di proseguire sul cammino tracciato verso la crescita continua, pur tenendo conto degli effetti della pandemia, e in linea con il nuovo piano strategico di Leonardo BeTomorrow 2030 con l'ambizioso obiettivo di diventare il primo costruttore elicotteristico al mondo nei prossimi dieci anni. Non potremo farlo solo con la guida e le decisioni dei manager nella nostra organizzazione però. Per arrivare a tale risultato sarà fondamentale il contributo di tutti i dipendenti, ognuno per parte di competenza e ruolo, ognuno con la propria passione, la propria voglia di fare, la propria trasparenza e capacità di adattamento al cambiamento, ognuno con il proprio senso di responsabilità. Guardo soprattutto ai giovani, quei giovani che tanto negli anni hanno beneficiato del modello rappresentato dai lavoratori più esperti, destinatari non solo di know-how ma anche dei nostri valori. Anche per questo nel 2020 ho voluto organizzare una serie di incontri con una selezione di dipendenti presso i nostri stabilimenti, appartenenti a tutte le funzioni e di ogni livello, proprio per confrontarmi direttamente con tutti, per quanto possibile, e soprattutto per ascoltare. Ringraziarli per quanto fatto e chiedendo loro di dare il massimo.

In attesa di veder completamente superato questo difficile momento causato dalla pandemia, auguro a tutti Buon Natale e Buone Feste in sicurezza, con armonia e con grande fiducia per il futuro.



Gian Piero Cutillo

## GIORNATE FAI D'AUTUNNO

Sabato e Domenica 17-18 ottobre si sono tenute presso il Museo e la Villa le Giornate FAI. Anche quest'anno il FAI ha voluto organizzare queste giornate con lo scopo di far scoprire i luoghi di storia, arte e cultura italiani, magari anche nascosti e certamente il nostro Museo rappresenta una storia industriale per certi versi unica nel panorama del nostro paese, storia che ha creato una leggenda motociclistica ed una realtà industriale all'avanguardia nel settore aeronautico.

Devo dire che, in questo particolare periodo così difficile e drammatico, pensavo ad un afflusso di visitatori decisamente modesto, considerando anche che la visita doveva essere prenotata in anticipo tramite la piattaforma FAI per poter creare gruppi di visitatori contenuti, evitando così assembramenti e rischi per loro stessi e le nostre



guide. Sono stato smentito clamorosamente in quanto il venerdì il FAI ci ha consegnato l'elenco delle prenotazioni con un tutto esaurito, sia per il Museo che per la Villa.

E' così stato un fine settimana molto intenso con le nostre guide ed i nostri volontari, unitamente a quelli del FAI, impegnati dall'apertura alla chiusura del Museo e della Villa. Anzi molti visitatori si sono presentati senza prenotazione ed abbiamo così dovuto organizzare anche altri gruppi, considerando il rispetto delle regole imposte dalla pandemia.

Avrebbe dovuto esserci un secondo week end successivo a questo e anche in questo caso le prenotazioni sia per il sabato che la domenica avevano esaurito i posti disponibili. Purtroppo il FAI lo ha sospeso il venerdì precedente per l'aggravarsi dell'emergenza sanitaria, con l'impegno di riprogrammarlo,

speriamo presto, in tempi migliori. Comunque il Museo e la Villa sono rimasti aperti e lasciatemi dire che molte persone, iscritte con il FAI, sono comunque venute a visitarci. Inutile dire che tutti, ma veramente tutti i visitatori, sono rimasti entusiasti e questo loro entusiasmo e ringraziamento lo hanno riportato sul nostro libro che viene fatto firmare all'uscita dal Museo e dalla Villa.

Questi sono momenti di grande soddisfazione che ci ripagano dell'impegno e anche dei sacrifici di tutti noi volontari che dedichiamo il nostro tempo e la nostra passione a tenere viva un'avventura del passato e del presente che ci ha anche visti protagonisti assieme a tutti i lavoratori che in tanti anni l'hanno costruita.

In aggiunta a queste giornate FAI, nel mese di settembre sono state organizzate con Fondazione Leonardo, le Giornate del Patrimonio volute dalla Regione Lombardia, sempre con lo scopo di far conoscere realtà che hanno lasciato un segno nel nostro Paese. Anche in questo caso l'affluenza di pubblico è stata discreta, rimarcando l'interesse che, se conosciuto, il nostro Museo e la Villa Agusta sollevano nelle persone.

Certamente quest'anno è stato ed è un anno difficile e per molti drammatico. Anche il Museo ha dovuto adeguarsi alle chiusure imposte ed ha riaperto a fine maggio organizzando responsabilmente tutte quelle misure che permettono ai visitatori ed ai nostri volontari di operare in sicurezza. Permettetemi però, come Presidente di Fondazione Museo Agusta di ringraziare veramente di cuore tutti i volontari che continuano anche in questi momenti ad essere presenti al Museo ed alla Villa, sia durante la settimana che la domenica. Una presenza che viene mantenuta con serietà per gli impegni presi, anche se tante volte un po' di preoccupazione serpeggia fra di noi e sempre con quella passione che, specialmente in questi momenti difficili, ci permette di continuare a tenere viva una realtà museale come la nostra.

Augurandoci che la scienza, la coscienza civica di ognuno e le giuste scelte di chi ci governa possano portarci ad un ritorno alla normalità, auguro a tutti voi ed ai vostri famigliari i migliori auguri di un Santo Natale.



*Gianluigi Marasi  
presidente Fondazione Museo Agusta*



## La Villa Agusta e l'Archivio Storico

In Villa Agusta i lavori di archiviazione dei documenti che tracciano la storia della nostra azienda dagli anni Quaranta ad oggi (disegni tecnici di progetto, documentazione commerciale ed amministrativa, fotografie, diapositive e filmati) proseguono alacremente (COVID-19 permettendo...), grazie all'impegno dei volontari del GLA.

Queste attività dureranno ancora a lungo ma la quantità e la qualità del materiale archiviato permettono fin da ora di rendere interessante una visita alla residenza degli Agusta ed all' Archivio Storico.

Ogni domenica Villa Agusta viene visitata da un numero sempre maggiore di persone interessate alla sua storia ed ai cimeli conservati.

Possiamo quindi tracciare un primo bilancio di questa iniziativa e per una volta, mostrarvi alcuni messaggi di augurio e di ringraziamento che i visitatori lasciano sul libro degli ospiti alla fine di questa immersione nelle memorie di una storia avvincente.

### La Villa

Aperta al pubblico da tre anni dopo un importante restauro fortemente voluto dai responsabili della nostra azienda, la casa della famiglia Agusta è oggetto di continue ed amorevoli cure di manutenzione e piccoli restauri da parte dei volontari (ben coadiuvati quando indispensabile dalle funzioni aziendali).

È una casa dallo stile elegante ma sobrio, con pregi architettonici mai invadenti, ben strutturata, razionale.

Un tranquillo rifugio di campagna ma vicinissima all'azienda, quasi a volerla dominare dall'alto, in continuo contatto visivo. Una vera torre di controllo!

La visita ai tre piani della Villa si snoda attraverso locali bene arredati con mobilio dell'epoca recuperato dalle sale riunioni ed uffici di direzione delle aziende del gruppo.

La narrazione di Giovanni Agusta e della sua famiglia, gli aneddoti, i continui riferimenti storici all'Italia di quell'epoca e, quando possibile, le esperienze personali dei volontari affascinano il visitatore di ogni età.

Molto Amore e passione,  
in un mondo mai conosciuto,  
toccato,  
permeato.  
Una vita vissuta intensamente  
nella pura essenza della  
Creazione, al di là di ogni  
sogno!

GRAZIE per aver partecipato  
a questa importante visita!

GIO BELLICOMO - COMPLIMENTI A TUTTI GLI ADDETTI  
CHE HANNO NON SOLO ALLESTITO UN MUSEO  
MA TRASMESSO IN QUESTO LUOGO L'AMORE E LA  
PASSIONE PER IL LORO LAVORO, E IL RISPETTO PER  
I LORO COLLEGGI MERITEVOLI.  
PAU CLUB MOTORICISTI  
Quegli

Bellissima esperienza GRAZIE  
ai meravigliosi volontari  
del Museo Agusta e della  
fantastica Villa.

Un enorme remerciement pour votre extrême  
disponibilité et chaleureux accueil!  
Fabulous!!!

mi è piaciuto tutto  
DL

What an amazing job you  
have done in preserving this  
history!

## L' Archivio Storico

L' Archivio, diventato dall'Ottobre 2016 raccolta museale riconosciuta dall'Intendenza delle Belle Arti Italiana, permette all' utente/visitatore di accedere alla documentazione raccolta (documenti, fotografie, filmati, libri, riviste, disegni tecnici), capire la complessità di un progetto aeronautico e di intuire le capacità di questa azienda affermatasi in tutto il mondo come leader indiscusso nel campo elicotteristico.

1200 relazioni, 13.000 disegni, 75.000 diapositive, 1500 libri di aeronautica, 10.000 fotografie, decine di enciclopedie e raccolte aeronautiche: questi sono i numeri più significativi dello sforzo in atto!

Tutti i documenti sono stati sanificati, inventariati in un database informatico e poi conservati in luoghi asciutti. Essi rappresentano un patrimonio storico e culturale a disposizione di ricercatori, studenti e storici.

I disegni meccanici su lucido fatti rigorosamente a mano dagli esperti disegnatori di allora affascinano i più giovani: sono testimoni di un tempo neanche così lontano ma sembrano appartenere ad un'altra era.

Certo, non è facile competere con il vicino Museo dove si viene letteralmente circondati da motociclette, elicotteri, aeroplani in un turbine di ricordi, successi e avvincenti dimostrazioni di tecnologia.

Ma la visita alla Villa presenta comunque un fascino particolare, più discreto ma comunque attrattivo: quale è il segreto? Il segreto è quella atmosfera di operosità diffusa, di impegno, di entusiasmo, di professionalità, di passione che i nostri volontari trasmettono al visitatore della Villa nel mostrare la documentazione salvata.

Quella passione che da sempre distingue i lavoratori di Agusta, operai e tecnici, piloti e dirigenti; tutti hanno in comune la grande passione per questa azienda e le sue macchine. Sono loro il motore invisibile del successo ottenuto.

Questi sono i messaggi che il Museo Agusta e la Villa con il suo Archivio, mantenendo viva questa storia ultracentenaria di successo, vogliono trasmettere ai giovani ed a tutti gli interessati.

Salvo Gazzillo

Una parte di meraviglia  
due parti di stupore  
cinque parti di professionalità  
sono stati gli ingredienti per un cocktail di storia vissuta  
molto gradito!!

GRAZIE AI VOLONTARI CHE CON LA LORO PASSIONE  
FANNO CONOSCERE A NOI LA STORIA DI QUESTA GRANDE  
FAMIGLIA E AZIENDA!

Grazie ai sapienti Ciceroni che ci hanno sapientemente  
illustrato un pezzo di storia di questo viello  
con particolari suggestivi e curiosi  
di nuovo grazie

Roni C.  
Luis Filipo

Marina e Donata  
12-3-2017

Bellissimo... Si respira l'aria di un grande mito.

20/1/19

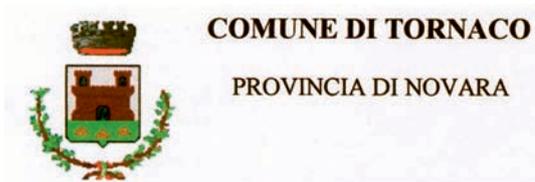
25/06/17 Grazie di esistenza!!  
Davide  
Rinaldo  
Bertelli

Bonum Giusepp E Aufonky

Molto Suggestivo E MOLTO BELLO

UNO SPETTACOLO!

Siviglia



Spett.  
A.N.L.A.  
Associazione Gruppi Lavoratori  
Seniores AGUSTA  
Via G. Agusta 520  
21017 Cascina Costa di Samarate )VA)

OGGETTO: Ringraziamenti per il sostegno del Museo Etnografico della Bassa Novarese  
Tornaco, 30 Dicembre 2019

Con la presente colgo l'occasione per manifestare i più sentiti ringraziamenti da parte mia e di tutti i membri del Museo Etnografico della Bassa Novarese, per il sostegno che avete dato.  
Rimanendo a disposizione per eventuali ulteriori gradite visite, colgo l'occasione per augurare a tutti i Vs. membri Buone feste ed un sereno 2020



Gent.mi  
GLA AGUSTA



Cari amici,  
con la presente vogliamo sinceramente ed affettuosamente ringraziarvi di cuore per il supporto che ci date.

Gesti come i Vostri sono importanti per la società e stimolanti per la nostra piccola Associazione che ogni anno cresce e porta con sé nuovi Volontari e nuovi Fratelli disabili.

Con il Vostro contributo faremo passare loro un anno pieno di iniziative, gite e feste ricche di svago oltre alla formazione di aspiranti Volontari che contiamo di avere tra le nostre file nel prossimo futuro. Siamo sempre più convinti di quanto facciamo e possiamo fare per la comunità diversamente abile, ed anche con il Vostro aiuto siamo sicuri di quanto faremo!

Un grazie di cuore e un grande abbraccio da parte di tutte LE GOCCE.

Associazione Le Gocce  
La Presidente  
Nicolina Federica Casagrande

*Nicolina Federica Casagrande*



Solbiate Olona; 20 Dicembre 2019

Spett.le  
Gruppo Lavoratori Seniores Agusta  
Via Giovanni Agusta 520  
21017 Samarate - VARESE

Vi ringraziamo per la generosità che avete dimostrato nei confronti dell'Associazione I PRESSAPOCO di VIPPOLONA.odv. donandoci la somma di 800,00 Euro.  
E' solo grazie ad aiuti come il Vostro che possiamo continuare a diffondere il pensiero del "vivere in Positivo" e regalare Sorrisi e Speranza nei luoghi di disagio in cui operiamo.

Saluti

*Ghino Nadia Maria*  
Ghino Nadia Maria  
Il Legale Rappresentante



Dopo il verbo "amare"  
il verbo "aiutare" è il più bello del mondo  
(Anonimo)

A nome dell'Istituto Comprensivo "G. Leopardi" di Sarnano esprimo la mia più sincera riconoscenza per la generosa donazione da Voi effettuata.  
Il Vostro impegno ad aiutare la nostra scuola è stato per noi una concreta manifestazione di vicinanza e di affetto.  
Tale aiuto ci ha permesso ancora una volta di toccare con mano un valore nobile e fondamentale per la nostra società: la solidarietà.  
Con l'auspicio di poterVi ringraziare personalmente porgo i miei più cordiali saluti

Sarnano; 05.12.2019

La Dirigente Scolastica  
*Maura Ghezzi*



CROCE ROSSA ITALIANA  
Comitato Locale di Gallarate

Il Presidente

Gallarate, li 23/01/2020



Quest'anno, grazie alla generosa consueta donazione, avete realizzato l'acquisto di un manichino Little Junior Q CPR, che sarà utilizzato presso la nostra sede di Sumirago per preparare ed addestrare i volontari sulle manovre di rianimazione, lo stesso manichino sarà altresì utilizzato per i corsi rivolti alla popolazione. Credo che il nostro e vostro Agostino sia felice d'essere sempre nei nostri ricordi attraverso gesti concreti. Un cordiale saluto

  
Mirto Crosta



Varese, 27 Gennaio 2020



Spett. Gruppo Lavoratori AGUSTA MV  
V.le G. Agusta, 520  
21017 Cascina Costa di Samarate (VA)

Con la presente siamo di vero cuore a ringraziarVi per la generosa donazione destinata al sostegno delle nostre attività

Ci scusiamo peraltro del ritardo riscontro nella risposta, ma le urgenze legate alla nostra attività associativa hanno, nostro malgrado, relegato le attività di ufficio nei pochissimi momenti disponibili. Stiamo infatti gestendo l'"emergenza freddo" su incarico ufficiale delle rispettive Amministrazioni Comunali sia a Varese che a Gallarate. Potrete quindi immaginare l'enorme impegno richiesto.

Ci rende saldi e forti però pensare al Vostro costante apprezzamento e impegno.

Un cordiale saluto

Il Coordinatore Provinciale

  
Andrea Menegotto



# Mercatino dell'Avvento

# 2019



Babbo  
Natale  
arriva  
dal  
cielo!



*Le renne scrutano il cielo  
e attendono pazienti .....*



*Anche la folla attende trepidante*

**Eccolo !!  
Arriva !!**





*...e adesso tutti in villa a festeggiare*

*e si può giocare*

*Ehi,  
qui ci sono le caramelle  
di Babbo Natale!*



*Cantiamo insieme:  
Jingle bells, jingle bells ...*



*Grazie  
a tutti!*



*Buone Feste da*

*Un ringraziamento particolare  
all'Azienda, al Com.te Feller e al  
suo Team per l'eccezionale  
partecipazione*



*e arrivederci al prossima anna*

Alla fine degli anni settanta ero impiegato nella direzione "Preventivi e Contratti" e mi occupavo anche delle vendite civili Italia. Un giorno il mio capo mi chiama e mi dice di andare subito dal Sig. Corrado. Ovviamente vado ed il sig. Corrado, dopo una breve presentazione, mi chiede di preparare il contratto di vendita di un A109 al Dott. Benelli ad un prezzo già prefissato e di seguirlo in tutte le pratiche amministrative, nella definizione della configurazione (basica) con la produzione nonché nella scelta degli interni e dello schema di verniciatura esterna.

Il Dott. Roberto Benelli apparteneva alla famiglia dei Benelli fiorentini conosciuti in tutta Italia in quanto proprietari della famosa "Benelli Super Iride" che produceva coloranti per l'industria tessile e, nelle famiglie, i prodotti per tingere e ritingere capi di vestiario che venivano riciclati tra padri figli e fratelli.

Il Dott. Roberto però non si occupava di coloranti ma produceva stampi per la produzione delle auto dei suoi amici Agnelli (Gianni) ed era pure amico del Sig. Corrado.

Negli incontri successivi, il Dott. Roberto mi comunicò che possedeva un ASF260 che pilotava personalmente e che era anche in possesso di un brevetto di volo su elicottero monomotore (se non ricordo male Hughes 500) e quindi si doveva programmare anche il "passaggio" al 109 in quanto intendeva pilotarlo personalmente.

Nel periodo in cui era impegnato nelle lezioni di volo sul 109, mi chiedeva sempre di essere accompagnato a vedere l'avanzamento del "suo" 109 e durante queste visite si stabilì un ottimo rapporto con questa persona molto aperta che si autodefiniva un "toscanaccio". Mi confidò così che, in una sua tenuta vicino ad Arezzo, aveva costruito un'aviosuperficie dove teneva il suo SF260, così da poter volare ogni volta che voleva senza essere rimbrottato (ma lui usò un'altra espressione molto toscana) dalla moglie perché era sempre fuori casa, come quando per volare doveva andare all'Aeroclub di Firenze.

Da vero appassionato aveva anche preparato uno schema di verniciatura che consisteva in una serie di strisce azzurre in campo bianco che partivano a freccia dalla prua dell'elicottero e si allargavano fino alla deriva verticale (schema poi ripreso con altri colori anche da altri clienti).

Ma il Dott. Roberto era anche pignolo ed a farne le spese sono stati il povero Perrotta (Capo verniciatura) ed il sottoscritto: fummo costretti a seguirlo fino alle nove di sera nell'hangar gelato tirando, spostando e tendendo nastri adesivi per delimitare posizione e larghezza delle strisce. Era un venerdì sera, era scesa la nebbia, non poteva usare il 260, non c'era più nessun treno e quindi mi chiese in prestito la mia Lancia Beta per tornare a Firenze (... ma le assicuro che lunedì mattina gliela faccio riportare, mi disse scherzosamente).



Circa due settimane dopo il 109 lasciava Cascina Costa con il Dott. Roberto felicemente ai comandi.

Da quel giorno pochi contatti per qualche ricambio, qualche piccola avaria e le ispezioni d'obbligo, finché nel 1980 il Dott. Roberto mi viene a trovare nel mio ufficio e, tristemente, mi fa il seguente discorso che ricordo perfettamente perché rappresenta esattamente la statura di questo uomo:

*"Sig Mariani, come lei sa la banca ...xxxxx..... è fallita e si è portata via tutta la liquidità dell'Azienda, gli amici sono spariti (leggi Fiat) ed io mi trovo costretto a mettere i miei operai in cassa integrazione. Personalmente non ho problemi, ma non me la sento di girare in elicottero con i miei dipendenti in queste condizioni: per favore mi aiuti a vendere il 109"*

Abbastanza sorpreso e compiaciuto dal comportamento umano della persona, lo rassicurai che avrei fatto del mio

meglio, lui lascia l'elicottero in Agusta (con il permesso del Sig. Corrado) e ritorna a Firenze.

Come già detto, io seguivo solo il mercato Italiano, perciò feci un po' di telefonate e misi in giro la voce tramite i piloti degli elicotteri con i quali ero in contatto e, qualche settimana dopo mi chiama il mio amico Ghedini, con il quale tempo prima avevo gestito la vendita del 109 alla Parmalat, quando il Ghedini era il factotum del team Parmalat con Niki Lauda.



Dopo i soliti convenevoli mi dice che Gilles Villeneuve sarebbe interessato a vedere la macchina di Benelli ed assieme concordiamo una visita a Cascina per una prova in volo.

Quando Gilles arriva a Cascina Costa non vi dico cosa succede in linea di volo non appena la gente si accorge del personaggio che stavo accompagnando dal Comandante Forzani per il briefing pre-volo. Comunque l'elicottero decolla e durante il volo il C.te Forzani cede temporaneamente i comandi a Gilles (aveva un brevetto su un elicottero, forse un Hiller).

Al ritorno in palazzina piloti, il C.te Forzani meravigliato mi confida: *“ma questo è di un altro mondo, una sensibilità e dei tempi di reazione incredibili, appena ha toccato la cloche è andato subito liscio come l'olio”*

Dopo un po' di spiegazioni, sentite le richieste del Dott. Benelli ed ulteriori incontri per definire le pratiche commerciali, l'affare va in porto e accompagno Gilles nei vari uffici (Notaio, RAI, ENAV, etc.)

per le necessarie pratiche burocratiche relative al passaggio di proprietà.

Altro bagno di folla per le vie di Gallarate ed a Malpensa e non vi dico lo stupore e l'agitazione delle ragazze dello studio notarile al suo ingresso negli uffici.

A Malpensa piccolo intoppo, mancava non ricordo quale documento per la “trascrizione” della proprietà, eravamo a pochi giorni dal Natale e Gilles voleva a tutti i costi portarsi l'elicottero a Monaco per sorprendere la famiglia.

Era già sera e come succedeva spesso, c'era la nebbia su tutta la A26, ma Lui si mette al volante (una anonima familiare) e parte per tornare a Monaco a prendere il documento; al mattino successivo alle 8,30 me lo ritrovo in ufficio pronto per tornare all'ENAV per chiudere la pratica.

A mezzogiorno è tutto finito e prima che scenda la nebbia Gilles parte con il suo “gioiellino”.

Non ricordo se la foto per il poster pubblicitario dell'A109 con la sua Ferrari T4 n° 27 sia stata fatta prima o dopo il suo acquisto, mi spiace solo di non essere riuscito a conservare anche quel poster assieme alle foto con lui a ricordo di questo grande sportivo e uomo dedicato alla famiglia senza le arie da star di certi personaggi molto meno “grandi” di lui, che purtroppo ci ha lasciati su quella curva maledetta l'otto maggio 1982.

*“Amo profondamente il mio Paese,  
i suoi lunghi inverni, la neve, i silenzi.  
E la nostalgia si fa ancora più forte  
quando penso che probabilmente non ritornerò mai più  
a vivere nella cittadina dove sono nato.*

**Gilles Villeneuve**

Gianni Mariani



**“Am...MAZZA che traguardo!”**

Sig. Mazza, lei da super esperto motorista, nella scelta non poteva certo sbagliare: selezionare, fra tutte le migliaia utilizzate, le...

**“100 CANDELE DI LUNGA VITA!”**

Il Consiglio del GLA-AGUSTA-MV rinnova gli auguri per l'importante anniversario. Al socio “onorario” Ruggero tutta la nostra stima e gratitudine per la professionalità espletata nel ruolo di responsabile delle prove e sviluppo delle moto di Cascina Costa. Il, amichevolmente, “bolognese di Bologna” (1 agosto 1920) dalla Ducati Corse (1948-1957), su chiamata di Domenico Agusta, approda alla MV Corse nel 1958. Prenderà nel 1959 il ruolo di responsabile dei motori 125 e 250, che fu dal 1949 del mai dimenticato Giulio Cella (8 Mondiali Marca e 6 Mondiali Piloti con Sandford, Ubbiali e Provini).

Con l'avvio della progettazione del nuovo motore a 3 cilindri e la cessata partecipazione alle gare delle piccole cilindrata, si occupa esclusivamente dei pluricilindrici “corsa” sino alla chiusura del reparto corse nel 1976. Lascia la

MV-AGUSTA e rimane nel mondo delle “2 ruote” come consulente della neonata “ASPES” di Gallarate e poi della “CAGIVA” di Varese. Da pensionato, finché ha potuto guidare, nella bella stagione improvvisava con la moglie la visita al Museo: per i presenti era una gradevole immersione negli aneddoti e nei ricordi della sua storia di più di quarant'anni nel mondo dei motori.



// GLA AGUSTA



# 75° di FONDAZIONE



nel Museo Agusta le MV 98 e 125 Corsa del 1947 - in Biblioteca i 33 anni di storia

Con l'inaugurazione nel 2002 a Cascina Costa del nuovo Museo AGUSTA ha preso corpo la necessità di integrare la struttura, dotandola di una Biblioteca e dell'Archivio Storico che raccogliesse tutta la storia di Agusta (avio e moto) e quella delle aziende Caproni e Siai in essa confluite. Una mole di lavoro, **tuttora in corso**, svolta

l'inaugurazione del MUSEO MV-AGUSTA in Gallarate nel maggio 1977. Erano stati recuperati i Manuali d'istruzione e le Parti Ricambi, i dépliant pubblicitari, i Certificati Ministeriali di omologazione, i dati tecnici di tutta la produzione, le foto di buona parte di quanto realizzato, le numerose foto dei piloti ufficiali e privati in gara su tutti i circuiti del mondo e l'elenco delle Agenzie MV.

Con determinazione si sono recuperati i Registri fiscali di quasi tutta la produzione dal 1958 al 1977. Su questi sono riportati in ordine cronologico le matricole del telaio, cui segue la data di produzione, il numero della bolla di consegna e il nominativo del primo acquirente, privato o Agenzia di Vendita. Disponendo di questi Registri, che le Aziende erano tenute a conservare, siamo risaliti alle quantità certe prodotte

per ogni progetto, relative ai diversi modelli derivati.

Sono queste le informazioni che, seppur raramente, vengono richieste al Museo dalla Polizia Stradale e dalle Agenzie di pratiche automotociclistiche circa l'autenticità delle matricole, modello della moto e data di produzione, per indagini sulla proprietà o per la rimessa in circolazione.

Per le quantità prodotte dal 1946 al 1958, in assenza dei Registri di produzione, ci siamo avvalsi della collaborazione dei possessori di moto di quel periodo. A coloro che richiedono al Museo informazioni tecniche e consigli per il restauro, o anche solo per identificare il modello della loro moto, chiediamo di inviare il numero di matricola del telaio e del motore. Grazie

a questa preziosa collaborazione siamo riusciti con buona approssimazione a recuperare le quantità dei diversi modelli prodotti negli anni '46 - '58.

Relativamente più semplice è stato stilare l'elenco dei progetti relativi ai motori da competizione. I progetti di base non sono stati molti: erano progetti impostati su basi solide con ricerche tecniche, consulenze e sviluppati da personale con molta esperienza. Si tratta di progetti che rimanevano performanti grazie alla

continua sperimentazione, alla costante ricerca tecnica e tecnologica senza stravolgerne l'architettura originale. Amo' di esempio ricordiamo i motori a 4 cilindri del periodo 1952-1965, i motori 350 cc e 500 cc a 3 cilindri (1964-1971), i nuovi 4 cilindri a 16 valvole 350 cc e 500 cc dell'ultima stagione 1970-1976, senza dimenticare il primo motore 500 cc a 4 cilindri. Progettato nel 1949 dall'ingegner Piero Remor (1896-1964) e denominato "R 19": cilindri fronte marcia, testata bialbero con cascata ingranaggi per il comando degli alberi della distribuzione al centro del motore e lubrificazione a carter umido con pompa olio integrata, gruppo cambio in posizione longitudinale con trasmissione finale ad albero "cardano". Del progetto "R 19" nel 1951 verrà ridisegnato dalla Direzione Tecnica tutto il gruppo frizione-cambio con trasmissione finale a catena, mantenendo la parte termica originale. Questa impostazione permetteva ai meccanici di intervenire sul gruppo cambio senza rimuovere il motore dal telaio e direttamente sui campi di gara. Questa filosofia è rimasta inalterata per tutti i progetti sopra citati. Per i motori delle classi 125 cc e 250 cc (monocilindrico e bicilindrico), per i quali vale il medesimo discorso, nel 1950 la Direzione Tecnica MV-Agusta sviluppa il progetto del bialbero con cartella esterna per gli ingranaggi della distribuzione e tale rimane (con il



Villa Agusta

da volontari determinati e appassionati che ha dato i primi frutti con l'inaugurazione della struttura Archivio-Biblioteca nella Villa AGUSTA.

Per la sezione M.V. MECCANICA VERGHERA il lavoro di ricerca e recupero documentazioni era stato avviato subito dopo la cessata attività produttiva e in concomitanza con

Tabella della produzione MV-Agusta

Tabella delle moto da competizione

continuo sviluppo tecnico) fino al 1957. Impostazione di progetto mantenuta anche per il 250 cc bialbero dal 1958 sino al 1961, anno di cessato utilizzo da parte MV-AGUSTA nelle competizioni di queste cilindrata.

Questi sono i motori che hanno scritto la storia della casa di Cascina Costa e dei suoi celebrati piloti dal 1952 al 1974 (anno dell'ultimo Titolo Mondiale): 37 Mondiali Marca, 38 Mondiali Piloti, 48 Campionati italiani.

A tutto questo lavoro di ricerca - diciamo - di sostanza, mancava quello più leggero, quello che negli anni la stampa aveva dedicato all'AGUSTA. Sapevamo che in Azienda c'erano montagne di riviste e giornali di cui però non si è più trovata traccia. In Direzione Tecnica parecchie volte abbiamo visto pervenire ritagli di giornali e riviste con pagine vergate in rosso da Domenico Agusta, che ci segnalava soluzioni tecniche applicabili ai nostri prodotti o novità da prendere in considerazione che sarebbero entrate nel mercato. 35 anni di storia (1945-1977) reclamavano una ricostruzione ampia e documentata. L'occasione propizia si presenta la domenica del 24 giugno 1995 al Revival MV-Agusta a Cascina Costa. Nel corso della manifestazione curata dal Moto Club Internazionale MV-AGUSTA viene annunciata la costituzione del Registro Storico MV-AGUSTA: Presidente il conte Riccardo Agusta e Conservatore tecnico Mario Rossi (ex Direttore Tecnico MV). Promotore è il dott. Gian Pio Ottone di Varese, fiduciario del Registro Storico



ASI, ex motonauta con Corrado Agusta, motociclista amatoriale e collezionista di moto MV e non solo.

Grazie al rapporto di conoscenza che si instaura, ci invita a visitare la sua collezione in Varese dichiarando la disponibilità delle sue moto per le eventuali iniziative del nostro Gruppo (il Museo di Gallarate era stato chiuso nel 1992). Aderiamo all'invito e, nell'ammirare il suo parco motociclistico, sbirciando notiamo una voluminosa collezione rilegata anno per anno della rivista "Motociclismo" dal 1946 al 1977: *tutta la storia del motociclismo commerciale e sportivo italiano e quindi anche quello della "M.V. MECCANICA VERGHERA"*. Chiedere di poterla consultare ed eventualmente fotocopiarne le testimonianze storiche è stato così spontaneo che ci è sembrata una richiesta troppo azzardata. Otto giorni dopo ci consegnava personalmente le

fotocopie delle prime riviste: "E adesso andate avanti voi!".

Abbiamo sfogliato più di 800 riviste, raccogliendo in ordine cronologico tutta la storia della M.V. Agusta dal 1945 al 1977: dalla costituzione della fabbrica e la presentazione della "Vespa 98", fino al comunicato di cessata attività. Troviamo le foto degli Stand della Fiera di Milano e del Ciclo e Motociclo, della presentazione dei nuovi modelli, degli eventi aziendali, dei Team piloti nelle varie annate, dei personaggi illustri in visita in Agusta; troviamo i comunicati stampa, le pubblicità, tutti i risultati delle gare vinte dai piloti ufficiali e dai piloti privati, disputate in tutto il mondo e tutti i prezzi delle moto anno per anno.

Tutte queste informazioni hanno prodotto un'agenda (ancora in formato cartaceo, ma che sarà digitalizzata per renderla ancora più fruibile) con la quale potremo rintracciare quella parte di storia e avvenimenti direttamente sui volumi della Collezione Gian Pio Ottone, che dal mese di marzo c.a. sono parte culturale dell'Archivio AGUSTA.

Anni di frequentazione, di amicizia e



reciproca collaborazione tecnica e storica sono le basi di questo risultato. È un accordo di comunanza di vedute tra la Fondazione Museo AGUSTA e Gian Pio Ottone, socio onorario del GLA-Agusta-MV, che, in aggiunta ai volumi, vede arricchirsi il Museo delle prime moto da competizione:

- la MV 98 2 tempi 3 velocità Sport "CORSA" del 1946 - utilizzata nella stagione 1946-1947;



- la MV 125 2 tempi 3 velocità "CORSA" - modello utilizzato nella stagione 1948-1950. La versione derivata "Faenza", con opportune elaborazioni, era in dotazione alla Squadra Corse MV-Agusta che ha debuttato nelle gare del Mondiale

1949. Carlo Ubbiali al termine del campionato si classificò 3° a pari merito con Umberto Masetti su Mondial bialbero.

Questi due modelli furono portati in gara per la prima volta dal pilota varesino Franco Bertoni conseguendo due vittorie: il 15 giugno 1947 con la "MV 98" nel Circuito di Como e il 29 marzo 1948 con la "MV 125" nel Circuito di Varese.

Sono le prime moto da competizione prodotte in serie limitata dalla MV-Agusta per i piloti privati, ottenendo nelle gare di velocità rispettivamente 41 e 39 vittorie. Il Museo AGUSTA ha permutato questa operazione con la cessione del motore bicilindrico 350 cc "Corsa" progettato e disegnato direttamente dall'ingegnere Giannini nel 1954; Domenico Agusta autorizza la costruzione in Azienda e solo parzialmente viene sviluppato al banco prova motori.

**Cosa manca a questo punto nel MUSEO della storia MV?**

Manca un modello importante: la moto di Regolarità degli anni '50. Nelle gare di Regolarità la MV-Agusta ha conseguito oltre 330 vittorie con piloti ufficiali e privati, vittorie conseguite con moto derivate dalla serie che hanno fortemente influenzato tutta la produzione e dato una significativa visibilità alla Casa di Cascina Costa nei suoi primi anni di attività.

La prima vittoria in assoluto è del 6 ottobre 1946 con Vincenzo Nencioni nella Regolarità di La Spezia su MV 98. La prima vittoria internazionale in assoluto è del settembre 1949 nella Gara Mondiale "6 Giorni di Regolarità" svoltasi nel Galles. Carlo Ubbiali ottiene con la sua MV 125 cc la



Medaglia d'Oro.

Vista l'importanza strategica che hanno avuto le vittorie nelle gare di Regolarità nella storia sportiva e commerciale della MV-AGUSTA, è doveroso un articolo dedicato, anche per omaggiare la figura dei piloti che hanno conseguito i numerosi successi in questa categoria, con un ricordo particolare rivolto a Carlo Ubbiali, recentemente scomparso.

Enrico Sironi  
sezionale Agusta-MV

# I NOSTRI PILOTI RICORDO DI TINO BRAMBILLA

Il 3 agosto il Tino ha ritrovato Fortunato Libanori: l'amico, il collega e a volte "avversario" leale entrambi in sella alla MV-AGUSTA di Cascina Costa dal 1954 al 1959.

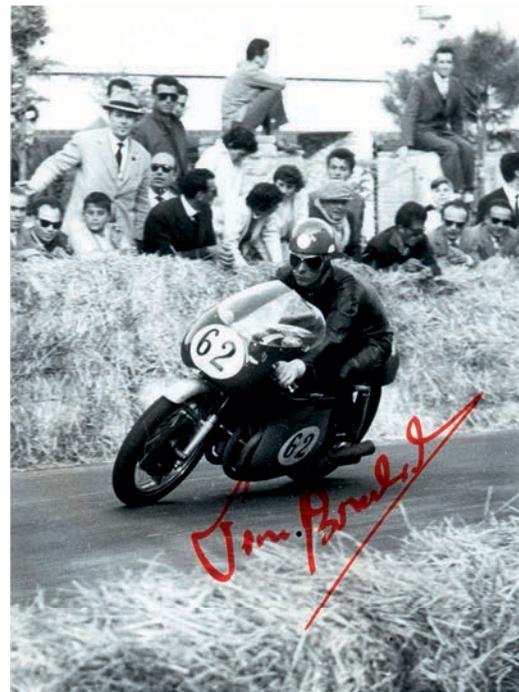
Ernesto Brambilla classe 1934 per tutti era il "Tino di Monza". Primo di quattro fratelli, cresce fra i motori (auto e moto) nell'officina di papà. Un lavoro che lo appassiona tanto da cimentarsi con gli amici in modo furtivo nelle scorribande nei viali del parco. La prima gara porta la data del 25 aprile 1953 con una RUMI elaborata da lui stesso. La carriera ha inizio nel 1954 approdando a Cascina Costa in qualità di collaudatore e pilota ufficiale nella categoria Juniores. Qui incontra il Liba (1934) anch'egli all'esordio nelle corse motociclistiche.

Il Tino si cimenta sulle 125 e 175 monoalbero e sulla 175 "Squalo"; nel periodo in MV-AGUSTA (1954 – 1959) si afferma in 40 gare. Nel 1954 si aggiudica il Trofeo FMI-Coppa UCMI disputata in 4 gare, nel 1956 il Campionato Italiano Classe 250 formula 3 e nel 1957 nella formula 2. Pilota eclettico, nel 1959 debutta nella classe 500 con la 4 cilindri in gare italiane e nel mondiale. Nel GP di Germania in sella alla 350 a 4 cilindri si classifica terzo. Si sente pronto... vorrebbe osare ma deve rispettare gli ordini di scuderia e quindi lascia la MV-AGUSTA per approdare alla BIANCHI e con la 350 maggiorata nel 1961 si aggiudica il Campionato Italiano 500 Seniores. Dopo un 1962 anonimo, l'urlo dell'Autodromo gli risveglia la passione dei motori. Questa volta a quattro ruote. Inizia con una FORD Formula Junior, nel 1964 in F3 vince la prima gara e nel 1966 si aggiudica il titolo di Campione Italiano con la BRABHAM-FORD. Passa all'ALFAROMEO come collaudatore in pista ma nel 1968 Enzo Ferrari, a conoscenza che il Tino sulla pista di Modena con una F2 artigianale girava più forte della sua FERRARI-DINO, lo assume come pilota e collaudatore e sarà lui a portare alla prima vittoria la DINO F2 nello stesso anno. Nel 1971 ritorna però al primo amore. In coppia con il fratello Vittorio si cimenta con la GUZZI in gare di durata e alla gestione dell'officina di famiglia.

Aveva la nomea di essere "rude", di mettere soggezione ed era di poche parole. In parte è vero; sfogliando le foto che abbiamo in Archivio MV-AGUSTA sono rare quelle con un bel sorriso. Io l'ho conosciuto in Agusta nella veste di pilota e di collaudatore delle moto di produzione e quindi interlocutore prezioso per lo sviluppo totale (motore e ciclistica) delle moto. I suoi erano sempre giudizi diretti, schietti, senza giri di parole: professionali, mai irriverenti.

Richiesto a Enzo Ferrari un profilo su Tino: "volenteroso e sempre pronto; tanto buono che non capivo come fosse riuscito a guadagnarsi la fama di *duro* del mestiere!"

Per il MUSEO AGUSTA  
Enrico Sironi



## UN CARISSIMO RICORDO

A metà maggio ricevo una telefonata dal carissimo Ubbiali con voce chiara. Voleva la conferma che avessimo ricevuto la fotocopia a colori dell'attestato del C.O.N.I. per il conferimento del Collare d'oro ritirato a Roma nel dicembre scorso.

...e il 2 giugno, dal televideo, ecco improvvisa la ferale notizia.

Dalla figlia Cristina sapevamo che chiuso in casa per l'epidemia si sentiva come un leone in gabbia; forte però era il timore che gli potesse capitare qualche incidente. Purtroppo a seguito di una caduta e sopraggiunte difficoltà respiratorie a fine aprile era stato ricoverato in ospedale. La telefonata era dall'ospedale.

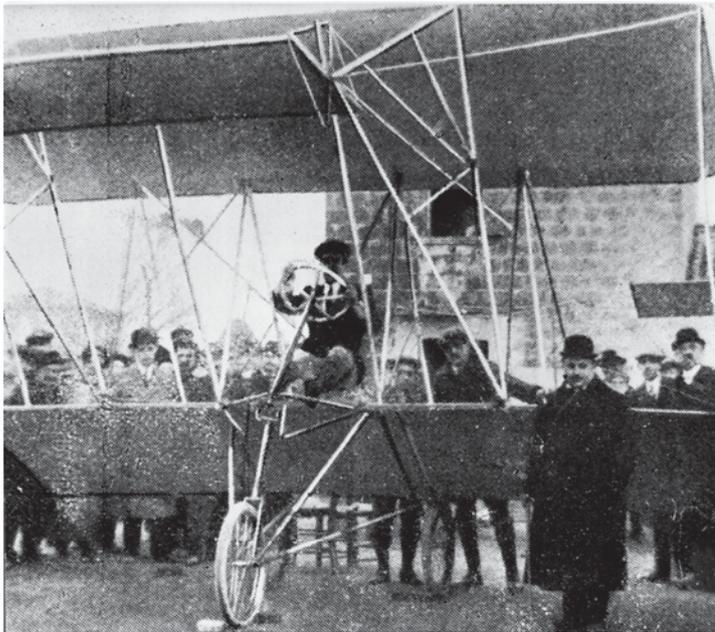
Nel rispetto delle norme anti Covid19 abbiamo presenziato alla cerimonia funebre celebrata presso la Cappella del cimitero di Bergamo rinnovando la partecipazione al lutto. La famiglia AGUSTA era partecipe con un vistoso omaggio floreale.

Oggi lo ricordiamo con questa foto curiosa ma molto espressiva: il braccio, **Carletto Ubbiali** (accovacciato), e la mente, **Giulio Cella** (seduto), che pensa come soddisfare la richiesta del suo Campione!

La rivista "Motociclismo" per il riconoscimento "Sportsman 1960" scriveva: "Carlo Ubbiali compendia in sé le più eccelse doti in una mirabile e forse insuperabile fusione di intelligenza, cosciente coraggio, perizia tecnica, lealtà, senso di responsabilità, spirito di bandiera, combattività, modestia e rispetto degli avversari."



Per il GLA-AGUSTA MV e MUSEO AGUSTA  
Mauro Boschetti – Enrico Sironi



Capua - 14 Febbraio 1910

## Un nuovo areoplano

Ci telefonano da Capua, 15 febbraio:  
Fummo i primi a riferire su questo giornale che il signor Giovanni Augusta, giovane intelligente ed ardito, attendeva alla costruzione di un nuovo areoplano. Ora siamo lieti di annunziare che gli esperimenti, eseguiti iersera al Campo di Marte per il *vol plané*, ebbero esito felice.  
Il nuovo areoplano, senza motore e rimorchiato da un automobile, si sollevò circa 80 centimetri dal suolo, rimanendo a tale altezza durante il percorso di circa dieci metri.

da "Il giornale d'Italia" - 15 Febbraio 1910

# 110 anni di emozioni

# AGUSTA



## 1945 - Per sempre nella storia Motociclistica



### ANNIVERSARI AGUSTA 2021

- 100° - 1921: Giovanni Agusta apre le Officine di Manutenzione a Tripoli
- 60° - 1961: si acquisisce la licenza per la produzione degli AB204, AB205, AB206
- 50° - 1971: il 2 Febbraio muore il signor Domenico
- 50° - 1971: il 4 Agosto (San Domenico) effettua il primo volo l'A109
- 45° - 1976: viene aperta la FOMB (Fonderie Officine Meccaniche Benevento) a Benevento
- 20° - 2001: il 3 febbraio effettua il primo volo l'AB139
- 15° - 2006: l'AB139 prende la sigla AW139
- 10° - 2011: il 20 giugno presentazione dell'elicottero AW189

### ANNIVERSARI MV-AGUSTA 2021

- 75° - 1946: il 6 ottobre la prima vittoria delle MV-Agusta
- 70° - 1951: entra in produzione lo scooter "OVUNQUE";  
alla Milano-Taranto vittoria nella classe 125 e 500;  
Angelo Copeta vince i Campionati Italiani 125 e 250 senior
- 65° - 1956: debutto della MV 500 3 cilindri;  
Carlo Ubbiali vince i Campionati Italiani 125 e 250 senior
- 60° - 1961: entrano in produzione i motocarri "Centaurò" e "Tevere"
- 55° - 1966: entra in produzione il ciclomotore "Liberty"
- 50° - 1971: debutto della MV 350 4 cilindri 16 valvole



## Foto d'epoca? NO!!! Sono moto d'epoca

Sono moto MV-AGUSTA che hanno partecipato e "stravinto" al **Giro Motociclistico di Sicilia** del 2019 ottenendo riconoscimenti e coppe.

- Premio Concorso di Eleganza: assegnato alla MV 750 "Vignale" del 1978 presentata da **Umberto Alloisio**
- Gara di regolarità: 1° assoluto **Lorenzo Guastella** su MV 150 Super Sport del 1952  
1° di categoria **Carlo Alloisio** su MV 175 CSS/5V Squalo del 1955

I nostri complimenti ai partecipanti in particolar modo a Carlo e al figlio Umberto, che conosciamo da anni, per la loro attività di fornitori ricambi e di restauratori delle moto di Cascina Costa.

Un rapporto di conoscenza che si è consolidato nel tempo, sempre proficuo per lo scambio di informazioni tecniche e storiche.

Ne beneficia anche il nostro Archivio Storico che, pur disponendo di tanta documentazione, ancora oggi scopriamo di non conoscere tutto quanto è stato realizzato con il marchio MV-AGUSTA dal 1946 al 1977.

La loro attività nel campo delle MV-AGUSTA è un reciproco arricchimento. Nuovamente complimenti e un caro saluto dagli amici del Museo Agusta



da sinistra: Carlo Alloisio, Lorenzo Guastella,  
Umberto Alloisio

*Enrico Sironi*  
Sezionale Agusta-MV



### I nostri campioni – ricordo di Lucio Filiberti



Rampollo della famiglia Filiberti, titolare delle omonime Fonderie di Cavarina specializzate nella produzione di radiatori in ghisa per abitazioni.

La passione in età giovanile per le moto, lo porta a cimentarsi, inizialmente, nelle gare di Regolarità. L'esordio avviene con la partecipazione alla "Regolarità Città di Varese" nel 1952. Sicuramente il desiderio maggiore era quello di vivere l'ebbrezza della velocità; desiderio che diventa realtà con l'acquisto, a fine 1952, di una delle prime MV 125 Monoalbero CORSA che erano derivate dal modello Bialbero neo Campione del Mondo.

La stagione agonistica del 1953 lo vede ai nastri di partenza in diverse gare ottenendo lusinghieri risultati tanto da indurre la Casa di Cascina Costa ad affidargli il modello "Monoalbero SCOOTER" per disputare le gare del Campionato Italiano. Si afferma nelle gare di Biella e Imola e con il secondo posto di Gradisca si aggiudica il Campionato Italiano Juniores sopravanzando piloti di maggior esperienza.

La nuova stagione delle competizioni lo vede presente con la sua moto solo nel circuito di Padova. È la stagione della presenza in gara delle moto ufficiali MV-AGUSTA condotte dagli esperti Brambilla, Libanori, Ferrario e altri che dominavano su tutti i circuiti. Il suo nome ritorna nella storia della casa di Cascina Costa con il prestito espositivo al MUSEO MV-AGUSTA nel 1977 del suo 125 Monoalbero.

Rimane nel mondo dello sport varesino come presidente e sponsor "ARGO" della squadra "I MASTINI", militante nel Campionato Italiano di hockey sul ghiaccio.

La direzione del MUSEO AGUSTA rende omaggio alla sua memoria e lo ricorda con affetto per la continuativa vicinanza al marchio MV-AGUSTA.



*Enrico Sironi*  
conservatore sezione motociclismo  
Museo Agusta

# La breve Epopea delle moto Caproni: 1952-1959

La storia si ripete puntuale. Appena concluse le ostilità della seconda guerra mondiale la nostra industria aeronautica si trova nuovamente allo sbando. La produzione di velivoli militari che si producevano con grande affanno ed in quantità mai sufficiente alla bisogna ora giacciono immobili ed inutili sulle precarie linee di montaggio delle diverse officine, da **Torino** a **Varese**, a **Vizzola**, **Vergiate**, **Cascina Costa**, **Taliedo**, **Bresso**, solo per citarne alcune.

Tutto è improvvisamente finito.

E da domani?

Se dopo il 1918 Caproni sopravvive grazie alle manutenzioni dei velivoli superstiti dalla guerra e con la scuola di volo di Vizzola, ora di colpo non c'è più lavoro e non ci sono più revisioni in quanto l'aeronautica uscita vincente è

Nel 1946 la **Caproni-Taliedo** presenta il suo **primo ciclomotore**, spinto da un **motore a 2 tempi di 42 cc**, con cambio idraulico a due marce e telaio molleggiato, la cui produzione però non andò mai al di là di qualche esemplare. L'opificio di Taliedo viene poi smantellato nel 1951.

In occasione del Salone di Milano del 1951, **La Aeroplani Caproni Trento**, che già collaborava con **Ducati** per la produzione dei telai del **"Cucciolo"** e della **"Ducati 60"**, presenta la **motoleggera "Capriolo 75"**, con m o t o r e

La fabbrica di Vizzola Ticino, visto il buon successo del Capriolo si converte alle motoleggere nel 1952. Contrariamente alla scelta operata ad Arco di produrre integralmente una moto, a Vizzola si decide di assemblare il veicolo, derivando il modello da un esemplare preesistente. Raggiunto un



**Capriolo 125**  
DE LUXE  
GRAN TURISMO

**MOTORE**  
monocilindrico a quattro tempi  
cilindrata effettiva cm<sup>3</sup> 125  
cilindrata ufficiale cm<sup>3</sup> 133,2  
rapporto di compressione 14,8:1  
potenza max. HP 7,3 a 4500 giri  
cilindro in lega e lubrificato a secco  
manifolli in carbonio a letto ad alette ventilate  
cambio a 3 marce a 4 velocità  
trasmissione primaria ed ingranaggi affidabili

**TELAIO**  
in acciaio stampato di grosso spessore  
forcella anteriore a innalzamento  
regolabile  
sospensioni elastiche con ammortizzatori a bottiglie  
velocità max. Km. 130 circa  
consumo (litro/100 Km.) 2,5 per 100 Km.  
prestazioni superiori 35%

**MOTORE**  
monocilindrico a quattro tempi  
cilindrata in serie cm<sup>3</sup> 125-134  
cilindrata ufficiale cm<sup>3</sup> 133,2  
rapporto di compressione 14,8:1  
potenza max. HP 7,3 a 4500 giri  
cilindro in lega e lubrificato a secco  
manifolli in carbonio a letto ad alette ventilate  
cambio a 3 marce a 4 velocità  
trasmissione primaria ed ingranaggi affidabili

**TELAIO**  
in acciaio stampato di grosso spessore  
forcella anteriore a innalzamento  
regolabile  
sospensioni elastiche con ammortizzatori a bottiglie  
velocità max. Km. 130 circa  
consumo (litro/100 Km.) 2,5 per 100 Km.  
prestazioni superiori 35%

monocilindrico monoalbero e telaio in lamiera stampata, ottenendo un buon successo sia

accordo con la **Tedesca NSU**, al Salone di Milano nel Novembre del 1953 viene presentato il modello **Max 250** da 247 cc motorizzato NSU. Eccezion fatta per il motore, uguale al modello Tedesco, il telaio in tubi a

“basata” al sud ed è rifornita dagli alleati. Mancando il lavoro le maestranze sono lasciate a casa non senza lotte sindacali e manifestazioni di piazza, più dure a Taliedo ove ci furono anche dei morti, meno a Vizzola. Comunque le maestranze rimaste presenti sono invero molto ridotte. Bisogna adattarsi a produrre qualsiasi cosa pur di restare aperti in attesa che il mercato avio riprenda il suo volo. All'armistizio Taliedo sta portando avanti un velivolo bimotore civile, il **CA 191**, ma il prototipo rimane sugli scali di assemblaggio. Prova poi nel 1945 a realizzare un bimotore civile completamente metallico, il **CA 193** che rappresenta l'ultimo vero Caproni e che vola nel 1949. Risultati lusinghieri, ma tutto cessa lì. Tra la fine degli anni quaranta e gli anni sessanta gli stabilimenti di **Taliedo**, **Arco di Trento** e **Vizzola Ticino** si dedicano quindi alla produzione di motocicli.

commerciale che sportivo. Nel 1957 l'azienda diventa di proprietà regionale, cambiando nome in **Aeromere (acronimo di Aero Meccanica Regionale)** proseguendo la costruzione dei modelli di 75 e 125 cc, ai quali si affianca anche un 100 cc. La produzione motociclistica prosegue sino al 1962, cessa a causa della crisi che all'epoca coinvolge il settore motociclistico italiano. L'Aeromere passa poi in seguito a produrre il velivolo **Falco F8L** dell'ing. Frati.

**MOTO CAPRONI VIZZOLA**  
con motori NSU GALLARATE - Casella Postale 11 - Telefono 23.822

**MAX** 250 cc. a 4 tempi - 4 marce  
Telaio in tubi

Potenza Cv 18  
Consumo per 100 Km. lt. 3,2  
Velocità oraria Km. 125  
Pneumatici 3,25 x 18

**LUX** 200 cc. a 2 tempi - 4 marce  
Telaio carenato

Potenza Cv 8  
Consumo per 100 Km. lt. 2,7  
Velocità oraria Km. 102  
Pneumatici 3,00 x 17

**LUX** 200 cc. a 2 tempi - 4 marce  
Telaio in tubi

Potenza Cv 9  
Consumo per 100 Km. lt. 2,7  
Velocità oraria Km. 107  
Pneumatici 3,00 x 17

GIOMME PIRELLI  
CATENE ORIGINALI FORBATI

AGENTE:

doppia culla chiusa, viene rivisto e migliorato. Nuovo è anche il disegno del serbatoio che, unito agli ampi carter accuratamente lucidati, rende molto

gradevole la moto alleggerendo l'aspetto massiccio del progetto Tedesco. Il discreto successo porta la Caproni Vizzola ad affiancare, in tempi successivi, la Max con i modelli **Lux** due tempi da 200cc motorizzato NSU e il **175 quattro tempi con motore FBM**. Oltre alle moto di grossa cilindrata, nel 1955 viene prodotto, a completamento della gamma, il ciclomotore **Capriolo Quickly** con motore NSU da 48 cc due tempi, due marce. Il telaio triangolare in tubi, ha il motore appeso a sbalzo e curiosamente la borsa porta attrezzi è di eguale foggia a quella del Capriolo

75. Nel 1956, alla Fiera di Milano, viene anche presentato uno scooter con ruote alte, motore NSU e ruota posteriore parzialmente carenata. Denominato **Scooter** è dotato di un telaio in tubi disegnato per un comodo accesso ma resterà solo a livello di preserie. In pratica la produzione di motoveicoli cessa a Vizzola attorno alla fine del 1959 e questo ramo che verrà poi ceduto alla Agusta. Vizzola vira poi a intorno al 1955, come del resto avviene anche alla Macchi, all'Agusta, alla Piaggio ed alla Siai Marchetti verso l'automotive urbano e la costruzione

delle carrozzerie di mezzi urbani e interurbani per conto dell'Alfa Romeo, i "900", e poi della Fiat, i "414" ed i filobus per l'ATM di Milano che rimasero a lungo in servizio a Milano, a Varese e in altre città italiane fino agli anni '80. Parallelamente nello stesso periodo riprende umilmente dalla base la realizzazione di parti aeronautiche per diverse società e da qui a partire dal 1955 inizia il suo lento reinserimento nel contesto aeronautico nazionale.

*Graziano Buratti  
presidente sezionale Caproni*



Carissime Socie, carissimi Soci

è stato un anno durissimo per tutti e proprio per questo vogliamo fortemente far sentire la nostra vicinanza a tutti Voi. Non abbiamo articoli che ricordino qualche bell'evento come lo scorso anno ma ci auguriamo di poterne presto scrivere di nuovi con la ritrovata serenità e gioia che aiuta ad andare avanti non dimenticando chi soffre e chi ci ha lasciati per sempre ma che sempre saranno vivi nei nostri cuori.

A Voi e alle vostre Famiglie con tutto il cuore vanno i nostri più cari, speciali e sentiti Auguri di un Santo e Buon Natale e....(incrociamo le dita) Sereno Nuovo Anno



*Consiglio Direttivo GLS Caproni*



## IL GRUPPO LAVORATORI SENIORES COSTRUISCE LA REPLICA DEL S55X

Il comitato **SMHG (Savoia Marchetti Historical Group)**, costituito facendo seguito al successo delle celebrazioni del centenario di fondazione della SIAI del 2015 con l'obiettivo di mantenere viva e divulgare la memoria storica della Società, ha avviato nel 2016 un ambizioso progetto: **costruire una replica museale dell'apparecchio S55X**, senza dubbio il più rappresentativo della genialità progettuale di Alessandro Marchetti.

Com'è noto, dell'apparecchio protagonista di eccezionali imprese aviatorie, culminate nella trasvolata del 1933 che ha portato 24 idrovolanti attraverso l'atlantico sotto la guida di Italo Balbo, non sopravvive che un solo esemplare (peraltro in versione diversa da quella della trasvolata) conservato in Brasile.

Inoltre l'oblio che in Italia ha ricoperto tutto ciò che appartiene al periodo fascista ha purtroppo trascinato con sé anche la memoria di eventi che, pur appartenenti storicamente all'epoca, tuttavia possiedono indiscutibili qualità intrinseche e avrebbero meritato un migliore destino.



il gruppo impennaggi completo esposto al pubblico di Volandia

Da qui la decisione di costruire la replica del S55X, con l'impegno di rispettare fedelmente il progetto originale. Il Gruppo Lavoratori Agusta Seniores sezionale SIAI Marchetti è infatti depositario del prezioso patrimonio costituito dai disegni e dagli altri documenti tecnici relativi ai progetti dell'azienda e ha recentemente avuto il riconoscimento ufficiale del valore museale di tale archivio.

La prima fase dell'impresa è stata la ricognizione, il restauro e la digitalizzazione della documentazione disponibile per la costruzione del velivolo S55X di Balbo. Parte dei documenti di progetto sono purtroppo mancanti dall'archivio e hanno costretto i volontari SMHG a un attento lavoro di ricostruzione, condotto ricercando la massima coerenza con i documenti presenti e analizzando per quanto possibile le fotografie disponibili.

Primi significativi assieme ad essere realizzati sono stati gli impennaggi.

Derive e timoni sono stati realizzati da **Giuseppe Blini (Aerosviluppi)**; il timone di profondità è stato realizzato da **Pino Villella (officine OVS)**. Queste parti, unitamente agli alettoni, sono le uniche strutture metalliche dell'apparecchio, in tubi di acciaio saldati. Tutto il resto, salvo le ovvie presenze di ferramenta per la giunzione delle varie parti, è in legno.

La quasi totalità delle strutture in legno viene realizzata da un ristretto manipolo di **volontari del SMHG** che opera nell'officina di Volandia.

Come detto, tutto viene realizzato rispettando fedelmente il progetto originale. L'unica deviazione, accettata sin dall'inizio, consiste nell'impiego di legname commerciale in luogo delle più costose essenze pregiate prescritte. L'assemblaggio, è perlopiù realizzato con colla e chiodi.

A fronte della finalità culturale della replica museale, si è stabilito di lasciarne una metà priva del rivestimento, per consentire di apprezzare quanto merita la sua sofisticata architettura strutturale.

Una tecnologia costruttiva diversa ha richiesto il cavalletto motori, costituito da sei grossi montanti, sagomati a mano nella **falegnameria di Fausto Franchini**, sui quali sono inseriti sofisticati elementi metallici di collegamento costruiti da **Pierluigi Merletti**.

Il cavalletto supporta i simulacri in resina dei due motori Isotta-Fraschini realizzati dalla Plyform che montano eliche realizzate dalle officine Merletti in lega leggera fornita da Aviometal e completate da ogive costruite dalle officine Barberi di Sesto.

Il primo assieme ligneo affrontato è stato il piano fisso di coda. Ha richiesto più di 1600 distinti pezzi, assemblati in circa 500 ore-uomo di lavoro da parte dei **volontari del SMHG**. Comprende sei puntoni in acciaio, saldati da **Massimo Stilo (Faber)**.

Subito dopo sono venute le travi di coda, che comprendono circa 650 pezzi assemblati in 500 ore e nelle quali sono inseriti raccordi semicircolari fresati **CNC da Fabrizio Mastorgio**,

Attualmente il gruppo operativo di volontari del SMHG sta ultimando lo scafo destro, che ha impegnato finora 1300 ore di lavoro per assemblare altrettanti pezzi di legno.

L'impegno è stato veramente notevole in quanto la struttura lignea comprende 36 ordinate collegate da un robusta chiglia ed ha una lunghezza di circa 10 metri.

Sullo scafo sono stati poi installati gli attacchi metallici di collegamento con il piano centrale realizzati in lamiera saldata. Intanto è in fase di impostazione la costruzione del piano centrale dell'ala che comprende la cabina di pilotaggio e fornisce l'essenziale collegamento tra due scafi. Buona parte delle analisi tecniche sono state completate e si sta già realizzando un primo gruppo di parti.

**Daniele Grossoni (GiLegno)** ha generosamente fornito tutto il legname necessario per la costruzione; diversi falegnami si sono poi avvicendati nella lavorazione dei grezzi per preparare le tavole sagomate e i listelli necessari all'assemblaggio dei vari

sottoassiami.

L'ultimo assieme da affrontare sarà la semiala... ma per ora è meglio non pensarci troppo!



l'assemblaggio del piano fisso di coda



lo scafo con applicato il fasciame esterno

# N a s c i t a   d e l   v o l o   v e r t i c a l e

(Seconda parte)

Prima di procedere con la seconda parte dell'articolo è opportuno un chiarimento sul perché i fratelli Wright sono ritenuti i primi ad aver eseguito il primo volo.

I fratelli Wright non furono i primi a volare con un velivolo propulso a motore e non hanno mai reclamato di essere stati i primi a farlo, vengono ricordati per aver fatto il primo volo, con un velivolo pilotato da un essere umano e per aver dato un grande contributo all'allora nascente mondo aeronautico. Questo contributo fu lo sviluppo dei controlli aerodinamici sui tre assi (*rollio, beccheggio ed imbardata*) e quello delle tecniche di pilotaggio necessarie per usarli in modo efficace, elaborati e sperimentati nell'arco di diversi anni.

Questi esperimenti segnarono l'inizio della moderna aviazione, così come la conosciamo oggi e moltissimi storici ne attribuiscono l'inizio con il loro volo iniziale del 17 dicembre 1903.

Nel precedente numero dello Specchio avevo accennato alla nascita di quella strana macchina, del contributo degli italiani e di come si è evoluta nel corso degli anni

È difficile spiegare i molti progressi della scienza aeronautica senza indagare sui cambiamenti generati dalla 1<sup>a</sup> guerra mondiale. Fra il 1914 e il 1918 furono costruiti oltre 100 mila velivoli. Questo basta a giustificare la nascita di un'arma aeronautica al fianco di eserciti e marine. Dopo il conflitto, le autorità Governative e Militari di molti Paesi, compresero quanta importanza avesse un potenziale team di scienziati mobilitabili, in caso di nuove ostilità a trovare nuove soluzioni innovative e cominciarono a supportare sia la ricerca che le grandi aziende nazionali. L'industria aviatoria e motoristica si trovò finalmente provvista di buoni margini d'investimento. Inventori come Clément Ader e Renard godettero dell'appoggio diretto o indiretto dei graduati, che avevano già tentato, con scarso successo, l'impiego in battaglia dei palloni aerostatici. Se nel 1933 l'aviazione civile statunitense era una realtà ormai consolidata, molto doveva al dipartimento della Guerra. Trent'anni prima il Board of Ordinance and Fortification aveva finanziato con 50 mila \$ l'Aerodrome, l'aeroplano del famoso Langley, professore di fisica e presidente dello Smithsonian Institute di Washington. Il progetto nonostante fosse stato un mezzo disastro, sottolineò l'interesse dei militari per il mezzo aereo, la cui utilità bellica fu

presto consacrata dai successi operativi. Nel settembre 1918 il fronte tedesco crollò a Saint Michel nel settore Mosa-Ardenne sotto i colpi decisivi di 1.500 velivoli, fatti convergere dal generale americano Billy Mitchell. A metà del ventesimo secolo il fenomeno dell'aero elasticità aprì nuove prospettive di ricerca, in cui si cimentarono ingegneri, specialisti di aerodinamica e di metallurgia, scienziati delle costruzioni e dei materiali, concentrati negli USA in una miriade di laboratori militari, pubblici e privati. Nel 1943, il Navy Bureau of Aeronautics commissionò al M.I.T. (*Massachusetts Institute of Technology*) di Boston uno studio sui problemi della combustione in autoreattori subsonici. L'anno dopo, l'Applied Physics della John Hopkins University cominciò a lavorare sugli autoreattori supersonici: un primo prototipo volò addirittura nel giugno del '45.

Grandi centri d'ingegneria e di ricerca sorsero anche in Europa. Poco dopo l'inizio della 2<sup>a</sup> guerra mondiale, Heinrich Focke realizzò il Fa 266, primo elicottero da trasporto al mondo. La versione militare a 6 posti (Fa-223) fece il volo inaugurale nell'agosto del 1940, ma non entrò in linea che nel 1942. Aveva un motore da 1000 cv, peso massimo al decollo di 4.525 kg e velocità di circa 100 nodi. Se un'avaria non l'avesse costretto a terra all'ultimo momento, avrebbe partecipato all'operazione che, il 12 settembre 1943, liberò Mussolini dall'albergo-prigione di Campo Imperatore. Il commando tedesco intervenne alla fine con i soli Fi 156 Storch, velivoli da collegamento e osservazione, altrettanto apprezzati per il decollo e l'atterraggio in spazi brevi. In quegli anni, la Luftwaffe aveva i migliori cervelli in circolazione, inaugurava un'invenzione dopo l'altra. Friedrich Von Doblhoff mise a punto una sorta di elicottero jet (1942). Progettato per il decollo dagli U-boot atlantici, il WNF

342 consumava quantità di carburante impossibili da stoccare nella stiva di un sommergibile e rimase a uno stadio prototipico. Più fortunato fu invece il Flettner FI 282 Kolibri, primo velivolo ad ala rotante ad esser schierato in teatro. La versione B1 attirò l'attenzione della Kriegsmarine, che lo impiegò in ricognizioni antisommergibili, sia nel Baltico, sia nel Mediterraneo. Nel 1943, ne volavano venti unità circa e se ne ipotizzava perfino una versione da combattimento (B2). Ma quando il ministro dell'Aeronautica decise di ordinarne mille esemplari alle officine BMW di Monaco, la Flak era sempre più impotente contro i bombardieri alleati. Gli stabilimenti avevano i giorni contati e quando furono rasi al suolo non ne avevano prodotto che 24 esemplari.

## I primi impieghi dell'elicottero in operazioni speciali

La carriera militare degli elicotteri era iniziata anche sul fronte del Pacifico. Nel gennaio 1945 un Sikorsky YR-4 dell'USAF fu smontato e caricato su un C-54. Trasportato dalla base Wright Field di Dayton in Ohio, a Myitkyina in Birmania, eseguì la prima missione di evacuazione di un ferito in combattimento. Nella successiva guerra di Corea (1950-1953), Aeronautica, Esercito e Marines statunitensi allinearono un gran numero di elicotteri in assetto MEDEVAC (*Medical Evacuation - termine tecnico militare con cui viene definita una serie di azioni volte allo sgombero dei feriti dal campo di battaglia o, per essere più aderenti alla realtà attuale, dalla zona di operazioni*) e per trasporti tattico-logistici. La flotta includeva ormai i Sikorsky YH-19 Chickasaw e H-5/HO3S-1 Dragonfly, gli Hiller OH-23 Raven e i Bell H13B/HTL-4.

Si racconta che i francesi furono tra i primi ad impiegare il binomio elicottero-aereo per operazioni speciali (*S.A.R. - Search and Rescue*). In piena guerra d'Indocina (1953) un C-47 si schiantò nei pressi del Fan Si Pan, la montagna più alta del Vietnam (3000 mt.). Il Dakota C-47 era un bimotore degli anni '30, concepito per il trasporto passeggeri e riconvertito ad usi bellici nella 2<sup>a</sup> guerra mondiale. Quel giorno trasportava armi, munizioni e vettovaglie per un G.C.M.A. (*Groupement de Commandos Mixtes Aéroportés*), infiltrato 500 km dietro le linee comuniste. Aveva a bordo mappe di rilevanza strategica, che indicavano con precisione l'ubicazione dei gruppi di guerriglia



Flettner FI 282 Kolibri

filo-francesi. Parte dell'equipaggio era sopravvissuta, dando l'allarme via radio. Rischiava la cattura e inevitabili torture perché svelasse obiettivi della missione e altri dettagli sensibili sulle zone operative dei G.C.M.A. L'Alto Comando francese sapeva che bisognava raggiungere superstiti e relitto prima dei vietnamiti. Mobilità immediatamente uno dei rari elicotteri disponibili. Nessun velivolo ad ala rotante avrebbe potuto coprire la distanza senza rifornimento, sfuggendo al tempo stesso all'osservazione nemica.

Si decise così di caricare il mezzo su un Bristol, aereo da trasporto rudimentale, scelto per i comodi portelli frontali ribaltabili. Isolato nella giungla, fra la base di Lai-Chau e l'area dell'incidente, era un aerodromo secondario. Un commando aviolanciato ebbe l'incarico d'installarvi un deposito provvisorio di carburante e una stazione di pronto soccorso. L'elicottero poteva finalmente entrare in azione. Trasportato a Lai Chau dal Bristol, si portò sulla pista intermedia, rifornì e ripartì verso la zona del disastro. Imbarcò i tre superstiti e mise in salvo tutti i documenti, per poi rientrare alla base. Fu un gran successo. Se nella guerra indocinese (1946-1954), i velivoli ad ala rotante furono impiegati per le sole operazioni di salvataggio (S.A.R.), in quella algerina le cose andarono diversamente.

All'epoca del cessate il fuoco (1962), i francesi ne avevano concentrati non meno di 600: 380 classe H-34 e Vertol-21, per il trasporto truppe; 25 medi del tipo S-55 (H-19) e 200 leggeri classe 'Alouette'. Nessuno, in quegli anni, poteva vantare esperienze di combattimento con gli elicotteri lontanamente paragonabili alle loro. Ma i nazionalisti algerini avevano scoperto i punti deboli di questi mezzi e adottato le giuste contromisure. Ne avrebbero istruito anche i nord-vietnamiti, distaccandovi ufficiali fin dal 1961 e addestrandoli in patria quadri vietnamiti. Le loro tattiche elegavano

l'individuo ad arma anti-elicottero per antonomasia, sulla falsariga della dottrina sovietica. Secondo le concezioni dell'Armata Rossa, il fuoco delle armi leggere era in grado di abbattere perfino elicotteri blindati, in ogni velivolo vi è sempre qualche parte vitale non protetta. Sebbene obsoleto, quel sistema per la difesa di punto continua ad esser impiegato nei conflitti a bassa intensità, dagli eserciti irregolari e da quelli meno evoluti. Calibri oscillanti dai 7,62 ai 57 mm, se non oltre, hanno portata fino a 8 km. In Algeria e in Vietnam, i piloti furono spesso costretti a difficili manovre di occultamento, mascheramento e defilamento, sfruttando ove possibile l'orografia del terreno.

### CONCLUSIONI

In Vietnam l'impiego bellico dell'elicottero raggiunse l'acme. Con l'entrata in linea degli UH-1D Huey, dei CH-21 e 46 e degli AH-1 Cobra, s'intravvidero operazioni non molto dissimili dalle attuali: elitransporti in massa d'interi battaglioni di fanteria, scorte armate e così via. Le macchine integravano ormai turbine a gas al posto dei motori a pistoni. Nel marzo 1970, se ne contavano in linea ben 3.900, in gran parte Huey dell'esercito. Il loro impiego incisero profondamente sul tasso di sopravvivenza dei feriti e sul successo di molte operazioni speciali. Green Berets e SEAL's familiarizzarono con le tecniche di fast rope (*discesa rapida dall'elicottero*) e rappeling (*discesa in corda doppia*), dei distaccamenti operativi durante il volo stazionario del velivolo. Si cimentarono in audaci missioni di commando: dalla neutralizzazione di obiettivi strategici (*installazioni o nuclei di forze*), alla raccolta d'intelligence a lungo raggio (*L. R. R. P. - Long-Range Reconnaissance Patrol*). Terminata l'operazione, convergevano

nell'area di recupero prestabilita, oppure invitavano gli elicotteri a raggiungerli in radure ad hoc. Non vi erano né navigatori satellitari, né visori notturni. Molto dipendeva dall'abilità e dall'esperienza degli equipaggi. Nonostante la maggior vulnerabilità rispetto all'aereo, l'elicottero mostrò fin dal principio di essere un validissimo supporto alle operazioni convenzionali e non. Poteva mimetizzarsi nell'ambiente operativo, volare radente al terreno ed effettuare trasporti in aree di atterraggio impervie. Per caratteristiche costruttive e aerodinamiche, ha continuato ad essere un atout fondamentale in tutte le operazioni successive, dalla Somalia ai Balcani, dal Golfo Persico all'Afghanistan, dalla Libia al Mali.

Durante la guerra del Golfo (1991), gli elicotteri continuarono ad avere un ruolo di fondamentale importanza nello scenario bellico.

I nostri AW129 furono gli unici elicotteri ad avere un rateo di guasti praticamente pari a zero, a differenza invece dei più blasonati Apache che subirono numerose perdite con un rateo di guasti elevatissimo.



A causa di ciò gli americani a fine guerra "regalarono" al governo del Kuwait tutti gli elicotteri che trasportarono nel golfo.

Giovanni Amico  
Sezionale Frosinone/Anagni



# Tour nella splendida Sicilia barocca

Il **16 Maggio 2019** è iniziata la nostra avventura trovandoci di primo mattino all'Aeroporto di Malpensa con destinazione Catania, disbrigo delle pratiche in Hotel e poi relax.

Incontro con la guida per la visita di Ortigia, l'isola si affaccia sul Mar Ionio collegata alla terra ferma da due ponti. Dopo aver lasciato il Tempio di Apollo ci siamo spostati a visitare il Duomo, uno degli edifici più importanti della città e la Fonte Aretusa, simile ad uno stagno di acqua dolce. Dulcis in fundo il bellissimo Teatro Greco, che si trova nel parco della Neapolis.

Camminando incontriamo L'Orecchio di Dionisio, una grotta artificiale che si trova nell'antica cava di pietra sotto il bellissimo teatro greco.

Tra una dolcissima spremuta di arance e una granita alle mandorle ci dirigiamo verso l'area archeologica di cave d'Ispica, parte sud orientale della Sicilia, che per 13 Km. incide l'altopiano ibleo tra Modica e Ispica; la vallata, immersa nella tipica vegetazione della macchia mediterranea, custodisce necropoli preistoriche e catacombe cristiane.

Una sosta e si riparte verso Marzamemi, frazione marina del comune di Pachino piccolo villaggio di pescatori famoso per la sua tonnara: qui si ha la sensazione che il tempo si sia fermato, con ristoranti e negozi all'insegna del buongusto e semplicità.

Un'altra giornata ci aspetta per visitare la bellissima Noto e Palazzo Acreide, dichiarato Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'Unesco nel 2002. Quello che i nostri occhi vedono ai nostri piedi è un susseguirsi di tele dipinte con fiori dai mille colori nella via più affascinante della città. L'infiorata nasce dall'antica tradizione degli infioratori che cospargevano di fiori il percorso della processione del Corpus Domini. Abbiamo a disposizione un po' di tempo libero e ci inoltriamo nei tantissimi negozietti e bar per assaggiare i deliziosi cannoli e le cassatine.

Come tutte le mattine la sveglia suona prestissimo .... destinazione l'Etna! Passeggiata caratterizzata da un forte vento sui crateri silvestri, che oggi sono tra i conici più noti dell'intero edificio vulcanico, perché si trovano a ridosso dell'area del rifugio Sapienza. Dopo un succulento pranzo tipico siciliano facciamo tappa a Catania, distrutta 9 volte da terremoti, eruzioni, invasioni e per ben 9 volte ricostruita più bella di



prima. L'ultima ricostruzione risale al 1693 quando un terremoto la rase al suolo. Catania città portuale è situata ai piedi dell'Etna, con sentieri che arrivano fino alla sua sommità. Piazza del Duomo è caratterizzata dalla Fontana dell'Elefante e dalla Cattedrale, ma nell'angolo sud occidentale della piazza troviamo la "Pescheria", l'antico e pittoresco mercato del pesce ricco di colori e di odori del pesce appena pescato e dalle caratteristiche voci dei venditori che richiamano gli avventori e i turisti. Rientriamo in serata in Hotel, doccia e poi cena tutti in piacevole compagnia a raccontare la bellissima giornata trascorsa.

Visita a Modica, patrimonio dell'Unesco e città del cioccolato, splendida nel suo barocco per l'eleganza dei suoi palazzi. Ragusa Ibla, il quartiere più antico del centro storico di Ragusa, situata nella parte orientale della città, famosa in tutto il mondo per le oltre 50 chiese e numerosi palazzi, e la città che oggi vediamo anche attraverso le immagini televisive della Fiction TV "Il Commissario Montalbano". Camminando ci troviamo immersi nel bellissimo Castello di Donnafugata che fu costruito sulla vecchia struttura di una torre duecentesca dal Senatore del regno e Barone Corrado Arezzo nell'800. Il parco del castello è caratterizzato da maestosi ficus e piante esotiche, statue, fontane e un bellissimo labirinto in pietra.

Come conclusione della ricca giornata ci spostiamo verso Punta Secca, borgo marino diventato famoso sempre per il notissimo Commissario Montalbano.



Stanchi ma felici raggiungiamo il pullman che ci riporta in hotel, domani ci attenderà un'altra emozionante gita .... Malta, un arcipelago nel centro del Mar Mediterraneo, situato tra la Sicilia e la Costa del Nordafrica, che raggiungiamo salpando da Pozzallo con un maestoso catamarano che in un'ora e mezza ci porta a la Valletta, la capitale. La città fortificata fondata nel XVI Secolo su una penisola dai Cavalieri della Corona di S. Giovanni, un ordine religioso cattolico è nota per i suoi musei, i palazzi e le imponenti chiese. Tra gli edifici

barocchi spicca la concattedrale di San Giovanni, il cui interno sfarzoso di oro ospita la "Decollazione di San Giovanni Battista" capolavoro del Caravaggio.

Riprendiamo il catamarano per rientrare a Pozzallo e fortunatamente possiamo ammirare un romantico tramonto mozzafiato! Il pullman, come sempre, ci attende per riportarci in hotel. Anche questa giornata è stata ricca di momenti indimenticabili. Dopo una rilassante e sana dormita cullati dal mormorio del mare in sottofondo, la sveglia mattutina ci dà il buongiorno !!! Colazione, e preparate le valigie, si parte per Piazza Armerina dove troviamo la Villa Romana del Casale con i suoi 3500 metri quadri di pavimenti mosaicati famosi in tutto il mondo, per poi visitare Caltagirone, dove si può ammirare la scalinata formata da ben 142 gradini, ognuno decorato con piastrelle di ceramica policroma, che collegano la parte antica alla nuova città costruita nella parte alta.

Ormai il nostro tour volge al termine, l'imbarco è vicino e c'è chi in aeroporto fa scorta di cannoli, cassatine e arancini ..... divinamente squisiti ..... l'aereo decolla e si rientra nella vita quotidiana, portando con noi i colori, i profumi, i sapori e le meraviglie che ci hanno accompagnati in questi giorni.

A conti fatti questo tour siculo è stato veramente apprezzato per tutto quello che questa stupenda regione è riuscita a trasmetterci.

Vorrei finire ringraziando gli organizzatori per l'ottimo lavoro svolto in particolare Mariangela e l'accompagnatore Elio, aspettando un'altra gita in buona compagnia alla scoperta di altri incantevoli luoghi di questa nostra meravigliosa Italia.

*Mariarosa Cannà*

## 23 febbraio 2020... inizio di un incubo

Domenica 23 febbraio ero di turno al nostro museo; pur avendo saputo che il giorno prima era stata istituita la zona rossa a Codogno e a Vo' Euganeo, mai avrei pensato che a distanza di pochi giorni ci saremmo trovati tutti nella situazione drammatica che purtroppo abbiamo vissuto.

Quando arrivavano i visitatori, noi con un po' di spavalderia chiedavamo loro se venissero dai luoghi ormai famosi per il contagio ed eravamo convinti che il tutto si sarebbe risolto entro breve tempo, lungi dal pensare che saremmo stati coinvolti anche noi.

Nel pomeriggio veniamo a sapere della chiusura delle scuole in Lombardia e Mariangela ci dice che ha ricevuto una mail dove si dichiara la sospensione di tutte le funzioni religiose nella diocesi di Milano.

Cominciamo a preoccuparci un po' e qualcuno ipotizza che forse faremo anche noi la fine della Cina, ma in generale regna l'ottimismo, chiudiamo il museo alle ore 18.....purtroppo rimarrà chiuso per più di 3 mesi.

La settimana successiva le informazioni sono contrastanti, anche se il virus galoppa velocemente Chi dice che si deve chiudere tutto, chi dice che Milano non si ferma, chi dice mascherine si chi mascherine no, insomma regna un po' di confusione e anche noi come GLA non sappiamo come comportarci. Assicurati comunque dalle agenzie viaggi con cui siamo in contatto le quali ci dicono che se si dovesse annullare tutto ci restituiranno le quote che abbiamo versato, continuiamo a prendere le iscrizioni per le iniziative che abbiamo in programma.

Tour della Sicilia avevamo 67 partecipanti, tour della Polonia 20 e per la gita a Racconigi eravamo arrivati a 80 partecipanti. Arriva l'8 marzo e ci crolla il mondo addosso....tutta Italia in lockdown; non possiamo accedere alla segreteria interna e siamo impossibilitati a contattare le agenzie e rispondere alle continue richieste dei soci che vogliono sapere cosa abbiamo intenzione di fare.

Il nostro presidente Dott. Vittorio Della Bella invia un comunicato a tutti i soci dicendo che tutte le attività del GLA sono sospese fino a quando la situazione sanitaria non sarà tornata alla normalità.

Ora permettetemi un piccolo sfogo, innanzi tutto questa tragica situazione ci è capitata "tra capo e collo"

Nessuno di noi l'ha cercata, per cui vorrei dire a tutti voi che molti soci hanno compreso la situazione in cui ci siamo trovati, ma dire che alcuni si sono comportati in modo che definire maleducato e indecoroso è un eufemismo.

"*Io i soldi li ho dati al GLA e li rivoglio dal GLA*" queste alcune richieste che sono pervenute per telefono.

Ora, 20 ottobre, mentre scrivo queste poche righe, vi posso assicurare che sono stati già rimborsati tutti i partecipanti che erano iscritti al tour della Polonia e alla gita di Racconigi mentre abbiamo iniziato la restituzione dell'acconto agli iscritti al tour della Sicilia, e confidiamo, d'accordo con l'agenzia di completare la restituzione entro la prossima primavera.

Alcuni soci invece non hanno rinnovato l'iscrizione al GLA, adducendo la scusa che quest'anno non abbiamo organizzato nulla per cui non sarebbe giusto pagare 40€ e non avere niente in cambio.

A questi "piccoli uomini" vorrei dire che sono contento della loro rinuncia, **sappiano che non potranno più iscriversi nei prossimi anni quando riprenderemo la normale attività**, perché non hanno ancora capito lo spirito del nostro gruppo, che oltre a organizzare gite, pranzi ed eventi vari, da diversi anni **ha fatto del sociale e dell'aiuto a diversi gruppi che si occupano di persone diversamente abili, uno dei suoi principali scopi**.

Se è vero che non abbiamo potuto organizzare nulla, quest'anno è altrettanto vero che abbiamo deciso di devolvere un contributo alla CRI e alla protezione civile, per ringraziarli di tutto l'impegno profuso per la nostra sicurezza.

In ultimo vorrei ricordare e rinnovare le mie condoglianze ai famigliari dei 17 soci che ci hanno lasciato da gennaio ad oggi 20 ottobre. Non tutti sono deceduti per il covid, ma per colpa del virus non li abbiamo potuti ricordare durante la messa in pinetina.

Senza altro lo faremo il prossimo anno.

Un saluto e un abbraccio a tutti voi e ai vostri famigliari e approfitto per farvi i migliori auguri di Buon Natale e, me lo auguro di cuore, di un felicissimo anno nuovo.

*Mauro Boschetti*  
*presidente sezionale Augusta-MV*

Dal prossimo Gennaio 2021 saranno disponibili in Segreteria le nuove tessere per gli acquisti al **City Garments** con lo sconto del 10%

## Il volo tra sogno e musica di Giovanna Giovanelli

Per gli amanti del volo ma anche per gli amanti della musica di qualità, il Comune di Gallarate nella persona dell'assessore Massimo Palazzi, ha organizzato il 17 ottobre scorso presso il teatro Condominio di Gallarate - nell'ambito della manifestazione "Duemilalibri" ([duemilalibri.it](http://duemilalibri.it)) - uno splendido evento dal titolo "Il Volo, tra sogno e musica".

Potrebbe sembrare che non vi siano punti di congiunzione tra il volo ed il jazz, invece durante la manifestazione si è ampiamente dimostrato come questi due così diversi argomenti abbiano molti punti di congiunzione.

Durante le riprese - che venivano mostrate sul ledwall - del primo volo dei fratelli Wright nonché quelle del pioniere italiano ing. Gianni Caproni ed altri ancora, il Max De Aloe Quartet (con Max De Aloe – armonica cromatica e fisarmonica, Roberto Olzer - pianoforte, Marco Mistrangelo – contrabbasso e Nicola Stranieri – batteria) ha suonato dal vivo sia delle musiche a tema che dei loro pezzi originali in maniera eccelsa e con un sentimento molto apprezzato dal generoso pubblico.

In questo momento di pandemia (dove tutte le misure protezione anti Covid sono state egregiamente messe in atto e doverosamente rispettate dall'attento pubblico), partecipare ad un evento così speciale per questo territorio è stato un enorme piacere.

Sentire elogiare dall'assessore Palazzi (con splendide parole, affascinanti video del periodo, opere d'arte, eliche...) il primo volo del Caproni 1 a Malpensa nonché la vita di Gianni Caproni ed avere in sala una nipote dell'Ing. Caproni in rappresentanza della famiglia, è stato un ulteriore segno del valore culturale di questo importante evento che ha risvegliato nel pubblico un grande senso di orgogliosa appartenenza a questo territorio.

Vedere le istituzioni valorizzare i suoi punti di forza, dal passato al presente, è sintomo di grande acume e lungimiranza.

**Chi lo desiderasse potrà tranquillamente vedere l'evento da casa, in tutta sicurezza, seguendo il link:**

<https://www.youtube.com/watch?v=UoscYEoderI>



## Due soci del Gruppo Seniores sezione Agusta-M vibcitori dell'Innovation Award 2019 categoria dipendenti



### TEMA TRASVERSALE 2019 - INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Marco Gazzaniga e Roberto Sanguini (Divisione Elicotteri)

### Sistema di monitoraggio dello stress con tecnologie a infrarosso

Il sistema ISMS (Infrared Stress Monitoring System) analizza il carico cognitivo di piloti e copiloti durante le operazioni di volo, attraverso l'esame di indici psicofisici oggettivi, studiando la modulazione dell'attività del sistema neurovegetativo.

In particolare, grazie alle tecnologie dell'infrarosso, con l'impiego di una termocamera è possibile individuare le cosiddette "variazioni emotive" di un individuo: parametri misurabili attraverso un insieme di reazioni – dal battito cardiaco, alla respirazione, al rilascio di ormoni, al controllo metabolico – che influenzano la temperatura cutanea di alcune aree del viso. I dati termici rilevati dalla termocamera costituiscono un indicatore oggettivo di misurazione dello stress cognitivo. Il sistema, che può trovare un'ampia gamma di applicazioni, sarà utilizzato, nel prossimo futuro, direttamente a bordo dei velivoli.

**PER FARE UN MAESTRO.**  
I Maestri del lavoro  
ognuno ha una cultura  
ognuno è un veterano.  
Categoria di grande qualità  
riconosciuta dalle autorità  
e quando un giorno poi finirà  
è una biblioteca che se ne va.

**Ritornello.**

Per fare un Maestro  
ci vuole un'esperienza.  
Per fare un Maestro  
ci vuole una sapienza.  
Per fare un Maestro  
ci vuole una virtù.  
Per queste onorate proprietà  
c'è tanta professionalità.

Dal Quirinale alle Regioni  
ci sono sempre grandi onori  
per questi pionieri del lavoro.  
Veri combattenti di valore  
che di morale ne han tanta  
dimostrata con pura fedeltà  
per tutta la vita a lavorar.

**Ritornello.**

Per fare un Maestro  
ci vuole un'esperienza.

.....  
Se l'Italia madre nostra  
onora i figli onesti  
ritrova nei Maestri  
la sua laboriosità.  
Al lavoro e alla famiglia  
hanno dato per la vita  
la sua grande dignità.

**Ritornello.**

Per fare un Maestro  
ci vuole un'esperienza.

.....  
Per queste onorate proprietà  
c'è tanta professionalità.  
Per queste onorate proprietà  
c'è tanta professionalità.

M.D.L. Nicolino Riccio.28-3-1999

*Buon Natale  
e felice 2021*



## Fredmano Spairani: lungimirante manager nel settore aerospaziale italiano



Dalla stampa, il 16 Marzo 2019, apprendiamo della scomparsa a 95 anni di **Fredmano Spairani**, l'ultimo Direttore della SIAI di Sesto Calende.

Approda in AGUSTA proveniente dalla DUCATI (EFIM) nel 1973 per ricoprire il ruolo di Assistente dell'ing. Piero Fascione, Amministratore Delegato del Gruppo AGUSTA (EFIM) nel quale confluiva anche la M.V. MECCANICA VERGHERA.

Direttore generale della MV-AGUSTA era l'ing. Luigi Ghislieri, che aveva preso il posto dell'ing. Pietro Bertola.

Al nuovo Direttore generale, l'ing. Fascione, richiede una dettagliata relazione amministrativa, tecnica e produttiva che "configurasse un processo ragionato di rapida ristrutturazione" del settore moto. Il tentativo del rilancio del settore viene affidato al dott. Spairani quale "responsabile unico" per il settore tecnico produttivo e all'ing. Ghislieri la gestione amministrativa.

Nonostante l'appassionato impegno di tutte le maestranze, conosciamo come si è conclusa la storia della MV-AGUSTA. È stato un tentativo che non poteva reggersi solamente sulle glorie del passato.

Al dott. Spairani va il ringraziamento per essersi speso in prima persona e ai suoi famigliari la commossa partecipazione al lutto che li ha colpiti.

*Il Direttivo del GLA AGUSTA-MV*



Il primo giugno scorso è venuto a mancare all'età di 86 anni **Alberto Brancalion**, nostro socio dal 1977.

Assunto in Agusta dal primo febbraio 1957 al 31 marzo 1992, lo ricordiamo per il suo impegno come collega e responsabile, serio e riservato, tanto che a volte metteva un po' di soggezione; per noi era "il Branca" e lo ricordiamo con stima per la sua gentilezza e disponibilità.

Esprimiamo alla famiglia il nostro cordoglio e la vicinanza in questo momento di dolore.



**Giancarlo Rondina** ci ha lasciato lo scorso giugno a soli 72 anni.

Entrato in azienda nel 1974, è stato subito assegnato al nuovo reparto macchinario di Cascina Costa inaugurato quell'anno.

In officina Giancarlo ha trascorso tutti i suoi 30 anni di lavoro in azienda nel reparto torneria.

Ha lasciato l'azienda per la meritata pensione a marzo 2004.

**Gianfranco Magnaghi** ci ha lasciati lo scorso 19 Luglio all'età di 78 anni.

Quando ci lascia un amico il dolore è pari a quello che si prova quando ci lascia un familiare.

Un amico, soprattutto se ha vissuto accanto a noi per molti anni, è come un fratello, è colui a cui ci si rivolge nei momenti di difficoltà ma anche di gioia e di felicità.

Gianfranco viene assunto in azienda nel 1958 presso il reparto lattonieri e, intanto, frequenta le scuole serali per disegnatore. Dopo qualche anno ha maturato una buona esperienza e, grazie alle sue capacità, viene trasferito in Sala Tracchiati.

Le sue competenze continuano ad aumentare e viene chiamato in Direzione Tecnica dal Sig. Ciampaglia come disegnatore strutturale sul programma A109.

Successivamente passa all'Area Tecnologica Impianti e si specializza nella progettazione degli impianti idraulici.

Dopo 35 anni di servizio arriva alla pensione, ma la società REGA, sul cui elicottero A109 K2 ha lavorato come Capo Progetto, lo vuole come consulente tecnico per altri due anni.

Sempre disponibile verso i più deboli e bisognosi e con grande entusiasmo Gianfranco si è impegnato nelle attività sociali cittadine creando un gruppo della Croce Azzurra innovativo che certamente continuerà a crescere e ad operare nel suo ricordo.

A ulteriore prova della sua grande umanità e disponibilità verso chi soffre collaborava con l'UNITALSI la struttura che organizza i viaggi della speranza a Lourdes.

E spesso utilizzava le sue ferie per accompagnare, come barelliere, gli ammalati nei pellegrinaggi a Lourdes.

La sua morte rapida e inattesa lascia un gran vuoto fra tutti quelli che lo conoscevano e apprezzavano. Buono, onesto, altruista ed operoso lascia sulla terra le tracce luminose delle sue grandi virtù.

Grazie di tutto Gianfranco



*G. Pariani – G. Vismara*

# per ricordare. . . .



---

**Marcello Scaccia** lo scorso due ottobre all'età di 70 anni è venuto a mancare all'effetto dei suoi cari e a noi del GLA Seniores di Frosinone. Da tutti conosciuto e salutato con un "Ciao Marcè" è stato per tanti anni un pilastro della Galvanica e Verniciatura, lavoro che ha svolto nel migliore dei modi durante tutti gli anni di servizio trascorsi nella nostra Azienda. Partecipava sempre con la sua famiglia a tutte le iniziative della nostra Associazione di cui è stato socio per tanti anni in attività e ora come aderente. Era una persona molto a modo educata e cordiale, dal carattere mite, non risparmiava mai un saluto e una battuta con tutti, specialmente con i più giovani, a cui ha trasmesso tutta la sua esperienza prima di andare in pensione. Marcè riposa in pace, ti salutano tutti, dagli amici del GLA Seniores ai giovani ragazzi che ti hanno conosciuto.

---

**Leandro Castellin** dopo breve malattia ci ha lasciato il 10 luglio 2020 all'età di 71 anni. Dopo aver trascorso più di 36 anni in azienda, quando è andato in pensione si è subito reso disponibile come guida al nostro museo. Impegno che ha onorato fino a quando la malattia non ha preso il sopravvento.

Leandro grazie per tutto quello che hai dato all'azienda e al GLA.

Mauro



---

**Antonio Bonato** ci ha lasciato lo scorso luglio, all'età di 91 anni. Entrato in ditta alla fine degli anni 50, ha sempre svolto la sua attività con impegno e dedizione in officina, prima a Verghera poi a Cascina Costa. Lascia l'azienda per la meritata pensione il 31 maggio 1984,

---

**Carlo Regalia** classe 1928, entra in azienda nel 1946, aderisce subito al GLA nel 1974, anno della sua fondazione. Va in meritata pensione nel 1984 dopo una vita lavorativa. Ci ha lasciato all'età di 92 anni lo scorso 16 agosto 2020.

Mauro



---

Anche **Giuseppe Spezzibottiani** lo scorso 7 Maggio a 72 anni ci ha lasciati. Assunto nel 1971 è andato in pensione nel 2015.

Lo Spezzi, come era simpaticamente chiamato dagli amici, ha deciso di andarsene all'improvviso senza prepararci e senza un addio. Il suo carattere, solo apparentemente burbero, nascondeva un animo particolarmente sensibile e la passione per il lavoro traspariva in ogni sua azione. Colonna dell'Agusta fin dagli anni '70 è sempre stato stimato da superiori, colleghi e collaboratori.

Ciao Spezzi, ti ricorderemo tra quelli che hanno fatto grande la nostra Azienda.



# ... e non dimenticare

**Piero Piantanida** ci ha lasciati lo scorso 30 Ottobre all'età di 95 anni

Era il nostro decano: 45 anni da associato GLA Agusta-MV e 46 anni di anzianità aziendale in AGUSTA. Gli operai anziani del reparto torneria, per la sua giovanissima età, iniziò a lavorare a 13 anni, lo chiamavano Pierino. Un diminutivo che, per tutti colleghi e non, è rimasto per sempre il suo nome. Per tale anzianità aziendale possiamo benissimo dire che il suo tornio, con la professionalità del suo specialista, ha scritto buona parte della storia dell'AGUSTA: dai particolari del biplano RO.41 nel 1937, a quelli dell'elicottero A 129 nel 1983, da quelli della Vespa 98 nel 1945 sino ai 4 cilindri Campioni del Mondo del 1975.



Di questi non si limitava alla sola costruzione, ma una volta assemblati, si era specializzato, sempre sul suo tornio, nel controllo e correzione della concentricità delle masse rotanti.

Per anni, prima e dopo la pensione, la sua presenza agli eventi in Pinetina, con affianco la moglie (che salutiamo con affetto) è sempre stata costante!

Era l'occasione, come pure durante le nostalgiche visite al Museo, per ripercorrere la Sua, e nostra storia in AGUSTA: testimonianze, per chi le ha vissute, sempre vive.

Nel rinnovare le condoglianze alla famiglia, la Direzione del Museo AGUSTA ringrazia particolarmente il figlio Renato per il gesto molto significativo in ricordo del papà Piero: "riportare la Sua moto dov'è nata, a testimonianza di opere geniali di tanta gente umile come lui."

*Enrico Sironi*



**Vittorio Piacentini** è volato in cielo il 3 Febbraio scorso all'età di 86 anni.

Assunto nel 1959 andò in pensione il 1989. Da tutti conosciuto come "**il Vittorino**".

L'ho conosciuto nel 1974, io giovane neoassunto, lui esperto meccanico, nella squadra del Reparto Revisioni per le revisioni dell'SH3D dove era principalmente addetto all'installazione motori.

Sempre presente al pranzo sociale, non mancava mai di un saluto e un sorriso quando ci si incontrava.

Ciao Vittorino, il tuo saluto al pranzo sociale mi mancherà.

*Dario*

A seguito di una breve ma inesorabile malattia, il 7 dicembre 2019 all'età di 70 anni, ci ha lasciati il nostro socio **Achille Barone**.

Dopo una permanenza di 7 anni nella Marina Militare Italiana, Achille è entrato in Azienda nel 1973, lasciandola poi nel 2005 per la meritata pensione.

Impiegato come geometra presso l'Ufficio Impianti ha seguito le nuove costruzioni e le ristrutturazioni dei fabbricati aziendali, occupandosi delle opere edili in stretta collaborazione con i colleghi ed amici responsabili dei vari impianti (elettrico, idraulico, ecc..)

Nell'ultimo periodo in azienda si era occupato delle opere di ristrutturazione dello stabilimento di Sesto Calende.

Era facile trovarlo sul campo, tra operai e maestranze delle ditte esterne dei cantieri, per verificare in prima persona l'andamento dei lavori e il rispetto dei tempi.

Ciao Achille, grazie! Con affetto e amicizia



**Carlo Ferrario** ci ha lasciato all'età di 73 anni lo scorso 6 maggio 2020. Assunto in azienda nel 1968 in officina, ha fatto tutta la trafila da semplice operaio fino a diventare responsabile del reparto rettifiche. E' stato un vero maestro per le giovani generazioni, sempre prodigo di insegnamenti e consigli. Ha lasciato l'azienda per la meritata pensione il 23 dicembre 1999.

Sentite condoglianze alla famiglia.

*Mauro*



**Fulvio Bolzoni** ci ha lasciati il 15 giugno all'età di 86 anni.

Ho conosciuto Fulvio nel 1969 data della mia assunzione in Agusta.

Grande "fungiat" e esperto pescatore, insieme abbiamo partecipato a parecchie gite del nostro gruppo e sempre presente alla nostra brugherata.

Per lui ancora l'anno scorso ero "il Riccardino". In questo triste momento siamo vicini alla famiglia.

CAIO FULVIO

*Riccardo*

Nel mese di dicembre 2018 dopo una breve ma sofferta malattia il nostro socio **Allievi Alberto** all'età di 79 anni è salito in cielo.

Alberto entrò in ditta al reparto verniciatura e lasciò la ditta per l'onorata pensione nel 1990. Alla moglie Bianca e ai suoi familiari porgiamo le nostre condoglianze.

*N.d.R. La redazione si scusa con i i famigliari per il ritardo della pubblicazione della triste notizia.*



**Rosanna Maggioni** ci ha lasciato lo scorso 15 dicembre 2019 all'età di 78 anni.

Entrata in azienda nel 1963 come addetta alla direzione qualità, è rimasta fino al 1994 anno della sua meritata pensione.

Rosanna era una signora molto riservata, di poche parole ma nel suo lavoro era molto determinata, precisa ed è riuscita a tramandare ai nuovi assunti che le sono stati affiancati, il senso di appartenenza alla nostra Agusta. Iscritta al GLA dal 1979, non partecipava assiduamente alle nostre iniziative, perché era molto impegnata nel sociale e in parrocchia.

Rosanna i tuoi colleghi serberanno sempre un ottimo ricordo di te.

**Luciano Mombelli** ci ha lasciato il 1° gennaio 2020 all'età di 80 anni.

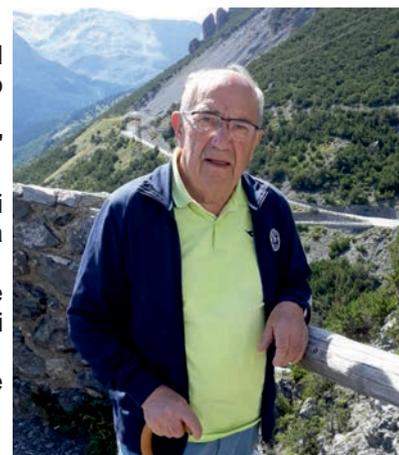
Entrato in azienda negli anni 50 in programmazione Meccanica è andato in pensione nel 1994 come dirigente e responsabile del reparto sperimentale che in quegli anni era ubicato a Verghera nello storico edificio dove si costruivano le moto MV.

Luciano era una persona che all'apparenza, specialmente sul lavoro, sembrava un po' burbero; era invece di una simpatia e di una umanità esemplare.

Nella sua lunga esperienza in azienda è stato per diversi anni anche nello stabilimento di Frosinone dove ha lasciato un ottimo ricordo. Anche dopo molti anni dal suo ritorno a Cascina Costa ha mantenuto ottimi rapporti con molti colleghi della Elicotteri Meridionali.

Dal 1979 era iscritto al GLA e, con la sua inseparabile Giselda, partecipava a tutte le nostre iniziative: gite, teatri, pranzo sociale e feste in pinetina portando sempre una ventata di allegria e buon umore.

Luciano noi ti ringraziamo per tutto quello che hai fatto per la nostra azienda e per il GLA e porgiamo le più sentite condoglianze a Giselda, alle tue figlie e ai tuoi amati nipotini.



*Mauro Boschetti*



**Cristiano Carli** all'età di 79 anni è mancato ai suoi cari il 18 gennaio.

Da molti conosciuto come **Mario "Maro"**.

Ha sempre lavorato come tornitore: nei primi anni da Ceriani forcelle, poi alla Meccanica Verghera.

Successivamente trasferito a Cascina Costa al reparto tornitori, fino alla pensione nel 1991.

Persona semplice e benvoluta da tutta la comunità.

Condoglianze alla famiglia e parenti tutti.

*Renato*

**Giuseppe Etori** è salito al Padre lo scorso 18 febbraio all'età di 85 anni

Assunto nel 1951 aderisce quasi subito al GLA pochi anni dopo la sua fondazione.

E' arrivato alla meritata pensione nel 1988, dopo una vita lavorativa al reparto lattonieri, evitando la crisi degli anni '90.

Sentite condoglianze alla famiglia.



**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](mailto: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)