

gennaio
aprile
2011
anno XVIII°

n° 1

LO SPECCHIO



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



In questo numero...

| | Pag. |
|--|------|
| • Saluto alle socie e ai soci..... | 1 |
| • Ing. Orsi nuovo AD Finmeccanica..... | 4 |
| • Premiazioni Brindisi..... | 4 |
| • Lo Specchio è maggiorenne..... | 5 |
| • Il Museo Agusta..... | 6 |
| • Solidarietà..... | 8 |
| • Frosinone: giornata del disabile.. | 10 |
| • 8 Marzo: Festa della donna..... | 11 |
| • I laboratori del GLA..... | 11 |
| • Riflessi d'arte..... | 12 |
| • Insetto Speciale MV..... | 13 |
| • Una ricerca storica infinita..... | 14 |
| • Progetti motori commerciali MV.. | 15 |
| • Prototipi e produzione MV..... | 16 |
| • Elenco motori da competizione...18 | |
| • In ricordo di Domenico Agusta.... | 19 |
| • Le donne del Risorgimento..... | 21 |
| • Gruppo culturale..... | 22 |
| • I Maestri del Lavoro..... | 22 |
| • La Ciociaria..... | 23 |
| • Berlino: i mercatini di Natale..... | 25 |
| • Brindisi: una realtà concreta..... | 26 |
| • Frosinone: gara di pesca..... | 26 |
| • Frosinone: torneo di tresse..... | 27 |
| • Manuele campione del mondo..... | 27 |
| • Capodanno a Merano..... | 27 |
| • Perché la SIAI Marchetti..... | 28 |
| • Campini-Caproni Cc2..... | 29 |
| • ...per non dimenticare..... | 30 |
| • Dalla Segreteria..... | 32 |

direttore responsabile
Gian Luigi Marasi

capo redattore
Dario Paganini

redazione
Enrico Sironi
Franca Carcasole

web intranet e grafica
Dario Paganini

Stampato da
Elioticinese-Service Point - Milano



L'ing. Giuseppe Orsi: con il prossimo consiglio di amministrazione ricoprirà la carica di Amministratore Delegato di Finmeccanica

Care Socie e cari Soci,
Sabato 9 Aprile presso l'Auditorium di Vergiate si sono tenute le nostre annuali Premiazioni che quest'anno hanno visto la partecipazione dell'Ingegnere Caporaletti che con il Suo carisma ha reso queste Premiazioni ancora più belle. Purtroppo non ha potuto essere presente l'Ingegnere Orsi, prossimo Amministratore Delegato di Finmeccanica, per un suo personale impegno, ma la promessa dell'Ingegnere è stata quella di essere presente il prossimo anno nella veste ufficiale dell'incarico che ricoprirà al vertice di Finmeccanica.

Come sempre riporto stralci del mio intervento che racchiude anche la nuova situazione della nostra Associazione dopo le recenti votazioni tenutesi per tutti i Gruppo GLA Seniores.

Dopo i saluti di rito ho voluto ringraziare Ing. Caporaletti e formulare ad l'Ingegnere Orsi i nostri più affettuosi auguri "Un saluto ed una presentazione del vertice aziendale che anche oggi è con noi in questa giornata di festa: l'Ingegnere Amedeo Caporaletti Presidente di AW e nostro Presidente Onorario. Ingegnere la sua presenza è stata un regalo inaspettato e noi Le siamo veramente grati. Mi lasci dire che per tutti noi qui presenti, per il GLA, ma per tutti i dipendenti Agusta indistintamente a qualsiasi livello e per tutte quelle persone che in questi 20 anni l'hanno conosciuta ed apprezzata, all'interno ed all'esterno dell'Azienda, Lei rappresenta la figura, l'uomo ed il Manager che ha rifondato e ricostruito giorno dopo giorno la nostra Azienda, con la piena ed incondizionata collaborazione di tutti noi dipendenti. Porto anche i saluti dell'Amministratore Delegato di AW, Ing. Giuseppe Orsi, che proprio oggi per un suo personale impegno non è qui con noi.



Spiace all'Ingegnere ma spiace tantissimo anche a noi: come tutti voi ormai saprete, ne hanno parlato tutti i media, l'Ing. Orsi sarà il nuovo Amministratore Delegato di Finmeccanica che ratificherà la sua nomina nel prossimo Consiglio di Amministrazione ai primi giorni di Maggio.

E'certamente un grande successo per un uomo che è cresciuto nella nostra Azienda con tutti noi, prima in Siai (ed Ing. Orsi ci tiene a sottolinearlo), poi in Agusta ed infine in AW, vivendo i momenti bui di Agusta, contribuendo al rilancio e portandola, assieme alla dirigenza e tutti noi lavoratori con la guida di l'Ingegnere Caporaletti ai vertici tra le migliori Aziende non solo all'interno di FNM e nel panorama industriale italiano, ma specialmente in quello mondiale.

Un successo personale e professionale che ci rende veramente felici e ci riempie d'orgoglio, e per questo tutti noi formuliamo a Ing. Orsi i nostri più affettuosi auguri ed un grande in bocca al lupo con un grosso applauso.

Siamo anche certi che una figura così importante come quella di Ing. Orsi sarà sostituita da un altro uomo Agusta cresciuto con noi, e non faccio nomi per scaramanzia, che saprà continuare a guidare l'Azienda al meglio, mantenendola ai massimi livelli oggi raggiunti".

Al tavolo della Presidenza erano presenti l'Ingegnere Bruno Spagnolini, AD di Agusta SPA, il Dottor Raffaele Izzo, Direttore Risorse Umane di AW, l'Ingegnere Alessio Facondo, Direttore Operazioni AW e l'Ingegnere Baricci, Direttore dello Stabilimento di Vergiate. Ringrazio anche il Signor Sindaco di Vergiate Avv. Maffioli Alessandro ed il Vice Sindaco Sig. De Tomasi Franco che, unitamente al Presidente ANLA di Varese Gianluigi Gariboldi, hanno come sempre voluto essere partecipi della nostra Festa.

Dopo aver portato i saluti dell'Ammiraglio De Donno, Presidente di Agusta Spa, il mio intervento ha focalizzato le novità di questa Premiazione, il nuovo assetto dopo le recenti votazioni ed i programmi e gli obiettivi del prossimo triennio.

"Oggi premiamo ancora una volta tanti nuovi Soci che entrano a far parte della Associazione con 20 anni di anzianità lavorativa. Mi preme sottolineare che fra questi nuovi soci premieremo ben 28 soci del nuovo Stabilimento di Tessera (presso Venezia) che Agusta ha in funzione da settembre dello



scorso anno. Li saluto cordialmente per la loro presenza qui con noi oggi.

Sono lavoratori ex Aeronavali poi Alenia e da oltre un anno Agusta, avendo lavorato anche presso lo Stabilimento di Vergiate per l'addestramento sull'elicottero NH90. Ci fa veramente piacere che questi nuovi colleghi dopo solo poco tempo in Agusta abbiano voluto entrare a far parte della nostra grande famiglia perché questo certamente continuerà a rafforzare quel legame con l'Azienda che porta poi a sviluppare quel senso di appartenenza a questa realtà, che io considero come uno dei fattori di successo di Agusta.

Come tutti voi saprete si sono insediati i nuovi Consigli Direttivi Sezionali ed il Nuovo Consiglio Direttivo Centrale dopo le votazioni di Dicembre dello scorso anno.

Per quanto riguarda i Consigli del Nord sono stati riconfermati i precedenti Presidenti Signor Boschetti Mauro per Agusta MV, Signor Mariani Marzio per Siai Marchetti e Signor Buratti Graziano per Caproni Vizzola e qualche nuovo consigliere è entrato a far parte dei Direttivi sezionali, come riportato nel precedente numero del nostro giornale.

Anche per il Gruppo di Frosinone/Anagni che saluto e ringrazio dopo la lunga trasferta in pullman, è stato riconfermato il precedente Presidente, Vona Mario, e alcuni precedenti consiglieri che davvero hanno ottenuto un plebiscito nelle recenti votazioni. Si sono aggiunti nuovi consiglieri perfettamente già integrati ed in sintonia nel Nuovo Consiglio che contribuiranno ulteriormente a rafforzare il Gruppo di AN/FR. Davvero questo Gruppo negli ultimi anni, ha cambiato "pelle" all'Associazione sezionale, sviluppando nuove attività che davvero sono state apprezzate e gradite da tutti i Soci finalmente considerati un bene primario del Gruppo da gestire al meglio da chi, votato, si è posto

unicamente al loro servizio.

Anche per il gruppo più piccolo di Benevento si è avuta la riconferma del precedente Presidente Sig. Giancarlo Varricchio.

Un cambiamento davvero importante si è realizzato a Brindisi dove, per la prima volta nella storia della nostra Associazione ormai ultratrentennale, è stato nominato un Presidente donna, la nostra Maria Antonietta Miccoli, che è qui con noi e saluto e ringrazio per aver voluto partecipare oggi alla nostra premiazione, unitamente a nuovi Consiglieri.

Certamente, e l'abbiamo visto lo scorso sabato alle premiazioni di BR con l'Ing. Spagnolini e l'Ing. Facondo, Maria Antonietta saprà gestire al meglio nei prossimi 3 anni il Gruppo ultimo nato nell'associazione 10 anni fa, continuando la strada intrapresa negli anni precedenti dal primo Presidente e socio fondatore Giorgio Mastria e da Aldo Nocera, Presidente per due mandati. Sono anche certo che lo farà con quel qualcosa di diverso o qualcosa in più che tante volte solo le donne sanno esprimere rispetto noi maschietti.

Infine il Consiglio Centrale che raggruppa tutti i consiglieri di tutti i gruppi sezionali in funzione della consistenza numerica degli stessi, mi ha riconfermato Presidente per i prossimi tre anni, carica che continuerò a svolgere cercando di impegnarmi sempre al massimo nell'interesse primario della nostra Associazione e dei nostri soci.

L'attività dei prossimi tre anni continuerà in linea con quanto consolidato sin d'ora: impegno nel sociale (e la tensostruttura ad Onna è stato l'ultimo importante atto del precedente Consiglio che riassume tutto il grande lavoro ed impegno da parte di tutti Gruppi in questo campo), attività volte alla soddisfazione e gradimento dei Soci, come quelle inerenti la cultura, il turismo, la socializzazione (vedi i laboratori creativi a Cascina Costa e FR/AN nonché i momenti in Pinetina di ritrovo fra i Soci o con i ragazzi disabili ed i ragazzini degli Oratori), la promozione dell'immagine della nostra azienda in tutto quello che facciamo, in particolare l'impegno nel Museo e speriamo quest'anno nella nuova parte museale che, come già saprete, sarà rappresentata dalla villa della famiglia Agusta. La Villa è ormai completata e racchiuderà, oltre all'archivio storico della nostra azienda, anche ulteriori momenti storici a completamento di quello già esposto al nostro museo. Rinnovo l'invito ai soci e non solo, che volessero continuare queste attività a



farsi avanti perché le necessità di altre persone e di forze fresche è veramente importante.

E qui mi collego per l'ultimo punto di questo mio intervento: penso che l'obiettivo di questo triennio sia l'impegno di tutti noi nei vari Consigli di arrivare alla prossima votazione con un'ampia rosa di nuovi nomi, nuovi candidati, magari anche da poco entrati nell'Associazione che davvero possano iniziare quel ricambio generazionale che è fondamentale per la vita stessa del gruppo negli anni a venire.

E' un'auspicio e una speranza che deve concretizzarsi se davvero vogliamo continuare ad essere il GLA seniores di quella grande azienda che è la nostra azienda in cui così tanto crediamo e che vogliamo continuare a rappresentare e testimoniare al meglio all'interno e all'esterno della stessa".

Ha poi preso la parola Ingegnere Spagnolini che ha manifestato tutta la sua soddisfazione per l'iscrizione di tanti Soci dello Stabilimento di Tesserà e, portando ad esempio la sua visita il giorno precedente in questo Stabilimento con Tecnici italiani, francesi ed olandesi, ha voluto ricordare e ribadire l'importanza della multiculturalità e della globalizzazione, segno distintivo ormai della nostra Azienda ma che deve essere anche un esempio da imitare da parte dei ragazzi presenti quali vincitori delle Borse di Studio.

Dopo i graditi saluti da parte del Sindaco di Vergiate ha preso la parola Ingegnere Caporaletti. L'Ingegnere ha voluto ricordare quando Lui arrivò in Azienda negli anni novanta, trovando un'Azienda ormai sull'orlo del fallimento. Ha ricordato i sacrifici anche dolorosi di tutti, l'impegno, anche suo personale, per aiutare chi più aveva bisogno in conseguenza del congelamento delle liquidazioni (poi tutte onorate con relativi interessi), la crescita della nostra Azienda sino ad arrivare tra le prime Aziende elicotteristiche al mondo. Ha anche ricordato il taglio dei contributi al nostro Gruppo proprio in quei momenti

veramente cupi, ma anche l'istituzione delle Borse di studio per i figli dei nostri Soci, Borse di Studio che ha chiesto ad Ingegnere Spagnolini di aumentare da sei ad otto.

Ha poi ricordato l'esperienza del lavoratore "anziano" d'Azienda nel formare i giovani, affiancandoli per trasmettere loro le capacità accumulate in tanti anni di lavoro, suggerendo all'Azienda di sviluppare questo processo che sicuramente può solo portare tanti vantaggi a tutto il sistema.

Infine si è detto felice per il successo raggiunto da Ingegnere Orsi, successo che corona anche le scelte da Lui fatte nell'aver voluto puntare su Ingegnere Orsi ed averlo seguito in tutti questi anni sino a questo così ambito traguardo.

Si sono svolte poi le Premiazioni dei nostri Soci, sia nuovi Soci con 20 anni di Anzianità aziendale, sia Soci con 30 anni di anzianità aziendale che sono stati premiati con medaglia d'oro, Soci con 35 anni di anzianità aziendale, premiati con orologio e bracciale d'oro e Soci che hanno lasciato l'Azienda nello scorso anno.

Sono anche stati premiati i sei ragazzi vincitori della Borsa di Studio:

Ingegnere Volgo Marco laureatosi in Ingegneria gestionale con votazione 110/110, Ingegnere Butera Stefania, laureatasi in Ingegneria ambiente e territorio con 110/110 e lode, Dottoressa Chieriegatti Laura, laureatasi in Economia Aziendale con 110/110 e lode, Dottoressa Oldrini Elena, con laurea in Scienze Linguistiche e votazione 110/110 e lode, Dottoressa Segrini Martina con laurea in Psicologia Clinica e 110/110 e lode ed infine Spada Riccardo con laurea in Filosofia e votazione finale di 110/110 e lode.

Tanti auguri ai nostri neo laureati che, così bravi, davvero avranno tanto successo nel lavoro ma certamente anche nella vita.

Al termine delle Premiazioni, che sono anche state allietate dalla presenza di tanti bimbi, figli dei lavoratori di Tesserà, un rinfresco e la visita al Reparto Montaggio ed alla Madonna di Loreto, nostra protettrice, hanno concluso questa bella giornata che davvero rafforza e cementa sempre più il legame fra i Soci, i colleghi ed i nostri vertici aziendali.

Gianluigi Marasi

Il nostro Amministratore Delegato di AgustaWestland, Ingegnere Giuseppe Orsi, sarà la prossima guida di Finmeccanica, un colosso con circa 75000 dipendenti sparsi in tantissimi Paesi nel mondo.

L'ingegnere, originario di Guardamiglio in Provincia di Piacenza, si è diplomato a Piacenza e laureato al Politecnico di Milano in Ingegneria Aeronautica. Ha poi affinato le proprie conoscenze in finanza e management presso la Wharton School

dell'Università della Pennsylvania. Dopo l'Università in qualità di Ufficiale presso l'Aeronautica Militare ottiene il brevetto di Pilota civile.

Iniziò a lavorare nell'anno 1973 nell'allora Siai Marchetti (ed ancora oggi per l'Ingegnere è un vanto ricordare questa gloriosa Società) con l'incarico di Responsabile Supporto e Prodotto, per poi approdare in Agusta dove nel 1987 viene nominato Direttore Divisione Aeroplani.

Nell'anno 1989 diventa Presidente ed Amministratore Delegato di Agusta Aerospace Corporation in Philadelphia e nel 1994 viene richiamato in Italia e nominato Vice Presidente Vendite Governative e Programmi di Agusta, divenendo poi il Responsabile di tutta la Direzione Marketing e Vendite di Agusta, iniziando la riorganizzazione del settore vendite internazionali.

Nell'agosto 1997 viene nominato Vice



Direttore Generale di Agusta ricoprendo un ruolo fondamentale nel consolidamento della presenza Agusta nel mondo, concludendo importanti accordi come la co partecipazione con Bell al progetto Tilt Rotor ed all'AB 139, fondamentale per i successivi successi di Agusta.

Partecipa poi attivamente alla creazione di AgustaWestland e nel marzo 2001 viene nominato Direttore Generale Marketing e Vendite di AW, riorganizzando tutta la rete di vendita.

Nel Novembre 2002 viene nominato Amministratore Delegato e Direttore Generale di Agusta SPA per diventare poi nel 2004 Amministratore Delegato di AgustaWestland, carica che ricopre sino ad oggi. Con la sua nomina Agusta ha iniziato una significativa crescita in termini di acquisizione di ordini, profitti, EBIT, flusso di cassa, elicotteri consegnati. Attualmente AW ha 14.000 dipendenti, compresi i 3400 dipendenti

della PZL polacca recentemente acquisita. Di questo periodo importante ricordare l'elicottero presidenziale americano, l'alleanza strategica nel Regno Unito e la sensibile crescita nei mercati civili, oltre a numerose joint venture create nel mondo. A Giugno 2010 è stato insignito dell'onorificenza di "Commander of the British Empire" per il suo impegno nel Regno Unito nel mantenere e sviluppare la capacità locale di produzione di elicotteri.

Dal timone di AgustaWestland Ingegnere Orsi passerà a breve (primi giorni di Maggio) al timone di Finmeccanica, gruppo italiano attivo in diversi settori dell'Aeronautica e della Difesa.

Siamo veramente felici ed orgogliosi di questo grande successo personale e professionale dell'Ingegnere e lo siamo anche perché questo successo è anche della nostra Azienda che, grazie alla capacità, bravura, professionalità e senso di appartenenza di tutti i dipendenti, guidata da manager come Ingegnere Orsi, è riuscita a rinascere ed a diventare un esempio industriale per tutti a livello mondiale.

E siamo altresì convinti che con la guida di Ingegnere Orsi anche Finmeccanica farà un ulteriore salto di qualità, consolidandosi ulteriormente e garantendo successo e lavoro negli anni a venire.

Gianluigi Marasi

PREMIAZIONE SENIORES E PREMIO STUDIO AL SEZIONALE DI BRINDISI

Il 2 Aprile 2011 si è svolta nello stabilimento di Brindisi la manifestazione "Premio Studio" alla presenza dell'ing. Spagnolini, ing. Facondo, Dr. Marasi, oltre all'ing. Wagner e all'Ing. Simone. Protagonista principale della manifestazione è stata la cultura, fino a qualche decennio fa riservata solo ad alcune classi privilegiate, al giorno d'oggi invece patrimonio accessibile a tutti. Sono stati premiati 32 tra ragazze e ragazzi, oltre all'assegnazione della borsa di studio all'ing. Marco Volgo, figlio del collega Elio. Inutile nascondere che noi genitori siamo orgogliosi e fieri dei nostri ragazzi che continuano a dimostrare costanza e dedizione nell'affrontare il loro ruolo di studenti, irto di difficoltà ed ostacoli, grandi e piccoli, che devono impegnarsi a superare con merito e non con furbizia. Il premio non è fine a se stesso: è un incentivo affinché i nostri figli a pretendano il massimo da loro stessi e sappiano conseguire una preparazione adeguata per affacciarsi ad un mercato "globale" del lavoro.

Nel corso della cerimonia sono stati premiati i colleghi iscritti all'associazione nel corso del 2010, oltre a quelli di Brindisi e di Benevento che dopo anni di lavoro sono andati meritatamente in pensione; ed è stato anche assegnato un premio tramite estrazione fra tutti coloro che hanno effettuato la donazione del sangue.

Un ringraziamento alla direzione aziendale che ha messo a disposizione un ricco buffet, particolarmente gradito dagli ospiti ed ai consiglieri e volontari che hanno dato il proprio contributo per la perfetta riuscita della manifestazione.



Maria Antonietta Miccoli

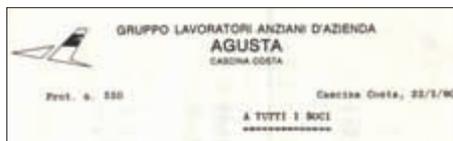
1993 - 2011

LO SPECCHIO DIVENTA MAGGIORENNI

1990

Alla presidenza dell'Ing Lovera, che succede al Cav. Boracchi prima e all'Ing. Prati poi, prende vita, all'inizio di ogni anno un comunicato informativo rivolto a tutti i soci.

Sono cinque fogli fotocopiati (o forse ciclostilati?) stampati fronte e retro dove, citiamo testualmente: "A seguito della approvazione del nuovo Statuto in data 18 Marzo 1989 che ha permesso l'inserimento di un grande numero di nuovi associati con 20 e più anni di permanente attività nell'Azienda, il Consiglio Direttivo, all'inizio del proprio mandato del biennio 90-91, intende rivolgere con la presente una serie di utili notizie acciocché ogni socio oltre che ricevere una doverosa informazione sia nella possibilità di beneficiare delle assistenze previste e di contribuire con tempestività alle esigenze degli altri nello spirito delle discipline e dei vincoli a cui lo Statuto ci coinvolge".

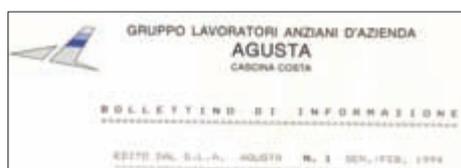


1993

Con il numero 4 del 18 Aprile 1993 i cinque fogli assumono la denominazione di "Notiziario G.L.A. Agusta". E qui potremmo dire che"comincia l'avventura...."

1994

Al nuovo rinnovo del Consiglio, il 18 Dicembre 1994, l'Ing. Lovera annuncia la sua intenzione di lasciare la presidenza del gruppo. Gli succede, dopo le votazioni, il Sig. Saracchi Fernando. Nel frattempo il "Notiziario" diventa un "Bollettino di informazione" (denominazione che è rimasta nella testata del giornale fino a



Aprile 2010), raddoppia le sue pagine passando da cinque a dieci e diventa bimestrale.

1995

Con il Numero 1 Anno II di pubblicazione il "Bollettino" diventa definitivamente "Lo Specchio" contribuendo all'opera di miglioramento del gruppo.

Dall'articolo di apertura si legge: "Non finisce qui l'opera di miglioramento continuo del nostro gruppo; vogliamo fare di più, anche se con piccoli passi alla volta. Un piccolo segno di miglioramento, a circa un anno di distanza dalla pubblicazione del primo numero del BOLLETTINO DI INFORMAZIONE, lo vogliamo fornire con la presentazione del nostro "giornalino" nella nuova veste e la cui testata abbiamo deciso di chiamare: "LO SPECCHIO".

LO SPECCHIO che rifletterà al lettore quello che succede nel gruppo, gli avvenimenti più significativi della nostra Azienda ed il pensiero di quelli che ci vorranno scrivere per esprimere pareri, per dare suggerimenti, per raccontare fatti curiosi vissuti o sentiti.

LO SPECCHIO per guardare il presente ma per guardare anche il futuro e, perché no, per ricordare qualche volta le cose del passato.

LO SPECCHIO per rispecchiare il nostro spirito aeronautico ed il nostro orgoglio di lavorare e di aver lavorato in una azienda il cui nome si è reso famoso in tutto il mondo".

Lasciateci dire che, in fondo, lo spirito e le intenzioni di coloro che 18 anni fa iniziarono con il "Notiziario" e finirono nello "Lo Specchio" non sono cambiate.

Il giornale era solo di 4 o 5 pagine ma già su tre colonne, cominciarono ad



apparire i primi disegni e le prime foto ed aveva una periodicità bimestrale!

1997

Due anni dopo, il Numero 3 del Terzo anno, sotto la direzione di Fiorenzo Mussi, Lo Specchio assume una nuova veste: prende forma quella che diventerà l'attuale testata, colore blu "aeronautico" e stampa su fogli formato A3 ripiegato. Il Direttore Responsabile è naturalmente l'allora Presidente Sezionale Fernando Saracchi. La redazione è composta da Dognini Mario, Mariani Cleto e Sironi Enrico.



Stampato in Agusta-Somma Lombardo.

1999

Lo Specchio si arricchisce di altre quattro pagine (due formati A3 ripiegati) e cominciano a fiorire le foto a colori a corredo degli articoli. Nel frattempo è nato il Gruppo Centrale nel quale confluiscono i sezionali di Agusta-MV, Caproni, Siai Marchetti e Frosinone-Anagni e che vede la Presidenza di Fernando Saracchi. Nel Gruppo Sezionale Agusta-MV inizia l'era Dott. Gianluigi Marasi eletto alla presidenza a causa del passaggio alla Presidenza Centrale di Saracchi.

2000

La testata prende sempre più decisamente l'aspetto odierno. Il giornale si arricchisce sempre più di articoli e notizie. A seconda dei casi viene impaginato con due o tre colonne



e mantiene l'articolo di apertura in prima pagina.

2002

Fiorenzo Mussi lascia la redazione, il giornale fa la sua prima comparsa sul Web. Ora è possibile consultarlo sul sito <http://www.glaagusta.org> curato da Paganini Dario che inizia a collaborare anche con la redazione

cartacea ora diretta da Mariani Cleto

2005

La redazione si amplia. Inizia la fattiva collaborazione di Frosinone-Anagni nella persona di Franca Carcasole oltre che di Laura Busi e Giorgio Tagliaferro di Agusta-MV. La testata assume definitivamente l'aspetto attuale. Il logo sezionale sulla testata viene sostituito dal logo del Consiglio centrale proprio a testimonianza che Lo Specchio è ormai un giornale "professionale"; stampato su carta patinata con 20 pagine su tre colonne, disponibile per la consultazione anche sulla nascente Intranet Aziendale e rappresentativo di



tutti i Gruppi Sezionali confluiti nel Gruppo Centrale

2007

Con il Numero 2 Anno XIV per "raggiunti limiti di età", Mariani Cleto lascia la redazione e Paganini Dario assume definitivamente l'incarico di "Capo Redattore". Il giornale diventa di 24/28 pagine (32 in particolari eventi) e scompare l'articolo di apertura sulla prima pagina sostituito da una immagine o foto significativa di articoli trattati all'interno o di eventi particolari avvenuti nel periodo precedente l'uscita del giornale che si assesta sui tre numeri all'anno.

2011

....e così si giunge fino ad oggi....

AUGURI "LO SPECCHIO"
BUON 18° COMPLEANNO E.....
100 DI QUESTI GIORNI!!!!

Nella speranza che i posteri proseguano sulla strada del miglioramento.

Dai primi "foglietti" del 1993 scritti con la macchina da scrivere alle 28 pagine del 2011 impaginate con i migliori strumenti informatici di oggi, di strada se ne è fatta veramente tanta e per questo l'attuale redazione intende dire un grosso **GRAZIE** a tutti quelli che hanno collaborato per rendere il nostro giornale sempre più "leggibile" e sempre più "a misura di socio".

Gli elicotteri sono macchine complicate, però sono bellissimi...".

Comincia già a piacermi poco il Signor Roberto, che gentilmente mi accoglie per farmi da cicerone presso il Museo Agusta di Cascina Costa, il sancta sanctorum della produzione elicotteristica italiana; questo entusiasmo per gli elicotteri stride con tutti e cinque i sensi del sottoscritto, pilota d'aereo da fin troppi anni. D'altra parte si sa: gli aerei volano in ossequio a precise leggi aerodinamiche, mentre gli elicotteri volano perché sono talmente brutti che la terra li respinge.

Ecco un adagio aeronautico che salta fuori spesso nelle discussioni tra piloti di aereo e di elicottero; per fortuna tutto questo fa parte solo di quella sana goliardia che altro scopo non ha se non quello di affratellare ulteriormente tutti coloro che, in pace o in guerra, per passione o per dovere, ogni giorno prendono le vie del cielo rinnovando la sfida con il vuoto e con la legge di gravità. In realtà quelli che volano amano tutto ciò che sta per aria, si tratti



di una zanzara o dello Space Shuttle e qualche sano sfottò alla volta di chi pilota un mezzo diverso serve solo a stemperare la concentrazione ed il rigore della gente dell'aria.

Devo tuttavia ammettere che il giorno che ho preso la strada del Museo Agusta, qualche sorriso di compatimento me lo sarei aspettato, una volta qualificatomi quale pilota d'aereo.

Invece no: la passione del Signor Roberto e degli altri volontari del Gruppo Lavoratori Agusta Seniores, che con caparbietà hanno voluto

questo museo e che con abnegazione lo mantengono in vita, si è rivelata contagiosa e ha finito per coinvolgermi al di là dei miei radicati preconcetti sulle macchine ad ala rotante.

Appena entrati nel museo centinaia di fotografie consentono di rivivere l'intera storia dell'Azienda, a cominciare dal volo dell'AG1, un libratore con il quale il conte Giovanni Agusta, parmense di nascita ma col calore della Sicilia nel sangue, riuscì a compiere il suo primo decollo all'inizio del secolo scorso, non molti anni dopo lo storico volo dei

fratelli Wright.

Le foto parlano poi delle operazioni di volo e di manutenzione presso il campo "Gaspere Bolla" di Cascina Costa, nonché della fondazione dell'Azienda Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta SpA e dell'apertura della prima officina italiana a Cascina Costa, che si aggiunse alle officine già esistenti in Libia. Ci sono testimonianze anche della fondazione della MV Agusta e del suo debutto nel mondo delle motociclette, dell'accordo con Bell Aircraft Corporation per la costruzione su licenza dell'elicottero AB47 e di tutte

le altre pietre miliari nella storia dell'Azienda, dall'A109 fino all' A 129 Mangusta ed alla partnership con Westland.

Entrando nella sezione del museo dedicata alla tecnologia si incontra l'A103, un elicottero monoposto che effettuò il suo primo volo nel 1958 e che si caratterizza per essere stato costruito interamente con componentistica italiana. Sono esposti anche due motori che mostrano gli enormi progressi tecnologici compiuti nel settore: da un pesante motore alternativo a sei cilindri capace di erogare centottanta cavalli di potenza, si passa infatti ad uno snello motore a turbina, piccolo e leggero, dal quale però scaturiscono ben quattrocento cavalli.

E' possibile ammirare il gruppo trasmissione degli elicotteri A103, AB47 ed EH101; anche al profano salta all'occhio l'enorme differenza tecnica e costruttiva che intercorre tra la trasmissione disegnata per l'A103, che doveva supportare un motore da un'ottantina di cavalli e quella dell'EH101, dietro alla quale pulsano oltre 5000 HP. La trasmissione dell'EH101 sorprende per la complessità del sistema; in particolare si notano tutti i cinematismi che riducono il numero di giri dai 20.000 del motore ai soli circa 200 giri al minuto del gruppo rotore. Sembra impossibile che un congegno così complicato, composto da non so quante parti che devono funzionare all'unisono, possa essere anche caratterizzato dall'assoluta affidabilità di un aeromobile, dove un guasto banale può causare conseguenze catastrofiche; un esempio di come tecnologia, cultura della sicurezza ed ingegno umano possano dare vita a dispositivi meravigliosi. L'impressionante gruppo rotore dell'EH101, visibile poco dopo, appare invece costruito con estrema razionalità e semplicità, a dispetto dell'enorme complessità delle funzioni disimpegnate per consentire le variazioni di passo e di incidenza delle pale del rotore.

Tutto ciò è possibile grazie all'estensivo utilizzo di materiali compositi, quali le fibre di vetro, di carbonio e di cuscinetti ad elastomeri, che consentono una

ridotta manutenzione, a differenza del gruppo rotore dell'AB47 basato su tradizionali cuscinetti a sfera o a rulli, che impongono invece frequenti manutenzioni e sostituzioni.

Un discorso a parte merita l'esposizione delle pale dei rotori, costruite in diversi materiali. Si va dai rotori più datati, realizzati artigianalmente in legno, ai più moderni in composito; da vecchio aeromodellista ormai canuto mi trovo a fare scorrere le dita sul legno di un rotore dell'AB47, cercando di indovinare quali legni, quali vernici, quali colle siano stati usati per realizzare una simile meraviglia. Domando lumi ad un tecnico oggi in pensione, ma addetto un tempo a questo particolare lavoro e lui, che mi aveva spiato silenzioso fino a quel momento, diventa un fiume in piena nel raccontare come si sceglievano le parti in legno, si soppesavano e si accoppiavano tenendo conto delle differenti densità e delle diverse venature.

Era un lavoro fatto più con arte che non con tecnica e portava alla perfetta realizzazione del rotore ed alla sua bilanciatura, aggiungendo un pallino di piombo alla volta nell'apposito alloggiamento all'estremità della pala, oppure apponendo qualche pennellata di vernice di più, esattamente come migliaia di ragazzi di quei tempi facevano per bilanciare il loro aeromodello, la cui elica veniva mossa da un elastico attorcigliato, quando l'aeromodellismo non era ancora l'attuale morde e fuggi dei modellini di depron venduti già bell'e pronti al volo. Sull'AB47 ho volato solo un paio di volte e rigorosamente da passeggero, non avendo mai pilotato elicotteri, ma in quelle poche occasioni non ero conscio di quanta maestria fosse contenuta nel rotore che mi sosteneva in volo, un fantastico puzzle di legni di spruce e balsa, incollati tra loro un pezzettino alla volta e sagomati da mani sapienti.

Peccato, perchè me la sarei goduta ancora di più; tuttavia l'incontro con l'ex tecnico dalla rada capigliatura ha risvegliato in me un tourbillon di ricordi ed emozioni e, chiudendo gli occhi, mi è sembrato di sentire nuovamente il "flap flap flap" di quelle grandi pale alle quali, giovane aviere, affidai la mia sorte.

Il museo ospita anche una sezione dedicata alle motociclette, che Agusta cominciò a costruire non appena finì la guerra, quando all'Italia fu proibita la produzione di velivoli a seguito delle clausole del trattato di pace.

Venne allora fondata la Meccanica Verghera Agusta, meglio nota come MV Agusta.

Tra gli esemplari esposti brilla l'invincibile tre cilindri MV con il quale Giacomo Agostini vinse decine di titoli mondiali, tramutando in leggenda la tradizione sportiva iniziata con la vittoria di Vincenzo Nencioni a La Spezia nel 1946. Per i patiti dei motori c'è da farne una pelle tra i vari quattro e sei cilindri esposti, che testimoniano l'evoluzione delle tecniche costruttive alla base delle innumerevoli vittorie collezionate da MV Agusta.

Entrando nel padiglione dedicato a Caproni Vizzola ed a SIAI Marchetti, si possono ammirare alcune eliche di legno provenienti dalle officine Caproni e numerosi aeromodelli dell'epoca, alcuni dei quali in corso di restauro.

Vi è poi un simulatore che consente ai visitatori di cimentarsi nel pilotaggio di un elicottero, per quanto virtuale, mentre nella parte esterna del museo sono conservati un A 129 Mangusta, un A 109 con la colorazione celebrativa del millesimo volo ed un AB47 della Polizia. Si possono guardare e coccolare fino a quando si vuole, per poi fare un salto nello shop del museo, dove è esposto un bellissimo AB47 che operò con i Vigili del Fuoco e fare il pieno di ogni sorta di gadget, di modellini, di abbigliamento in stile elicotteristico, oppure scegliere un bel libro da portare a casa per ricordare una visita che vale la pena mettere in agenda.

Se faceste conto di andarci, domandate del Signor Roberto: è un cicerone esperto, competente ed innamorato dei suoi elicotteri.

Nessuno è perfetto, si sa...

di Giorgio Rizzi

*Tratto dalla rivista "COMO & dintorni"
storia arte cultura attualità turismo*



AIG - Associazione Italiana Glicogenosi
Via Roma 2/G 20090 Assago (MI)
www.aig-aig.it - info@aig-aig.it
Assago, Dicembre 2010

Cari Amici,
"Quando inseguì i tuoi sogni più felici, si aprono porte anche là dove non c'erano porte".

Rubò le parole di Joseph Campbell per ringraziarvi per la sensibilità che avete dimostrato nei nostri confronti. Grazie del contributo da Voi donato, siamo riusciti ad aprire una "porta" finanziando diversi progetti della Glicogenosi. Progetti che potete trovare sul nostro sito, se avete il piacere di scoprire come abbiamo utilizzato i fondi che ci avete donato. La nostra Associazione è piccola, non "fa notizia" e, proprio per questo, in un momento così difficile, ha bisogno di tante persone come Voi per continuare a finanziare la ricerca.

Grazie per il Vostro gesto da tutti i soci della nostra associazione. Ci avete fatto sentire meno soli in un cammino che, speriamo in tempo breve, ci possa portare a una definitiva sconfitta di questa malattia.

Per ringraziarvi, non solo a parole, abbiamo preparato questa pergamena come nostro augurio di Buon Natale.

Grazie e...auguri

Dr. Fabrizio Seidita
Presidente AIG



FONDAZIONE ZACCHEO ONLUS
Via Ferrini, 9/11 SAN MACARIO di SAMARATE (VA) 21010
tel. e fax 0331-236702 CF: 91028310125
PARTITA IVA 02105760025
E-mail: fondazionezaccheo@virgilio.it
San Macario, 22/12/2010

Al Consiglio Direttivo
G.L.S. AGUSTA – MV
c.a. del Presidente Sig. Boschetti
per il gruppo sociale Sig.ra Brotto

La Fondazione Zaccheo Onlus e i suoi ospiti ringraziano di cuore il Gruppo Lavoratori Seniores AGUSTA MV per la somma donata.

Anche quest'anno il Vostro contributo ha dimostrato sensibilità e interesse, l'affetto manifestatoci e l'aiuto concreto sono importanti risorse per il nostro cammino.

Con riconoscenza e gratitudine
Fondazione Zaccheo Onlus
Il Presidente
Sig.ra Rita Di Bari



I CLOWN DI CORSIA

Ringraziano il Gruppo Lavoratori Agusta Seniores sezionale Agusta-MV per aver partecipato al Progetto:

Clown x Gaza

Sono stati consegnati 4400 euro a Padre Jorge, che si trova a Gaza, per l'acquisto di medicinali e bisogni primari.

Un Grazie di Cuore
Ghiro Nadia
Clown Ghiretta



L'Associazione Papà Ildebrando ringrazia di cuore il Consiglio Direttivo del Gruppo Lavoratori Seniores AGUSTA MV per l'assegno di 300,00 euro che ci è stato inviato.

Questa somma verrà utilizzata per la costruzione dell'asilo e casa Suore di Eramalloor.

Cordiali saluti ed ancora tanti auguri per un sereno e prospero 2011.

Anita (Anna) Crespi
Associazione Papà Ildebrando



Associazione di Volontariato
"I Colori del Sorriso Onlus"

Al Presidente Centrale il Consiglio Direttivo
del Gruppo Lavoratori Seniores AgustaMV
e a tutto il gruppo GLA Seniores

Gazzada Schianno, lì 20 Dicembre 2010

La sottoscritta Giovanna Cuomo in qualità di presidente
dell'associazione I COLORI DEL SORRISO ONLUS con sede in via
Dante Alighieri n. 8 - 21045 Gazzada Schianno (VA) - C.F. 95054590120
Dichiara di aver ricevuto la somma di Euro 500 (cinquecento) a titolo di
donazione al fine di sostenerci nella nostra missione di gioia.

...(omissis)....

Cordiali saluti e grazie

Il presidente
Giovanna

ASSOCIAZIONE KAY LA – ONLUS



C.F.: 91048900129
Telefono: 345-2924101
E-mail: info@associazionekayla.org
Internet: www.associazionekayla.org

Protocollo: 241/2010

Spett.le

Gruppo Lavoratori Agusta MV
Seniores

OGGETTO: ringraziamento contributo opera Haiti

Con la presente desidero ringraziarvi a nome mio e del Consiglio Direttivo per l'aiuto
che avete dato alla nostra Associazione attraverso l'organizzazione della mostra di pittura, i
cui proventi sosterranno l'opera di suor Marcella Catozza in Haiti iniziata già nel 2007.

In particolare, prosegue il progetto per la costruzione della "CASA DI ACCOGLIENZA
PER BAMBINI DON LUIGI GIUSSANI" che ospiterà i bambini senza famiglia e quelli in stato
di malnutrizione per le necessarie cure.

Vorrei anche evidenziare che il vostro gesto di carità è, per noi volontari di KAY LA,
molto importante poiché ci testimonia che attraverso il nostro lavoro nell'associazione ci
troviamo uniti in un'amicizia più grande con tutte le persone che hanno a cuore la Santa
Chiesa e i suoi missionari.

Rinnovo il ringraziamento a tutti voi e porgo i miei più cordiali saluti ed auguri per un
buon Santo Natale e un felice anno nuovo.

Lonate Pozzolo, 23 dicembre 2010

Il Presidente
Ing. Maurizio Ferrario



Ringraziamento dell'orfanotrofio
Bjelave - Sarajevo



Ringraziamento della Croce Rossa
Italiana - Sezione di Gallarate



Il Gruppo Lavoratori Seniores AGUSTA-MV, rappresentato dal Presidente Boschetti Mauro e dalla responsabile del Gruppo Sociale Brotto Bianca, il 29 Dicembre scorso ha consegnato alla C.R.I., in segno di solidarietà e riconoscimento per la loro opera di volontariato, un Trainer Defibrillatore da utilizzare durante le lezioni di formazione per operatori DAE e per l'aggiornamento dei volontari della C.R.I. La consegna è avvenuta presso la sede di Gallarate alla presenza del Presidente Mirto Crosta, dei volontari del soccorso Stefano Rossini e Manuela Tonelli.



18 DICEMBRE 2010 SECONDA GIORNATA DEL DIVERSAMENTE ABILE

Sabato 18 dicembre 2010, contestualmente alla maratona di Telethon, con uno scenario bellissimo che vedeva Frosinone e i monti circostanti imbiancati dalla neve, si è tenuta presso la mensa aziendale dello stabilimento di AgustaWestland la seconda giornata del diversamente abile. Come l'anno scorso e rimarcato nella omelia di S.E. Monsignor Ambrogio Spreafico la giornata è stata caratterizzata dal tema "Insieme in amicizia". Nonostante le avverse condizioni climatiche, la manifestazione ha visto la partecipazione di oltre duecento persone, tra accompagnatori e disabili. Le associazioni intervenute, Caritas, Unitalsi, Afaf, danno molta importanza all'evento, aspettando con gioia da molto tempo prima la data prestabilita. Un inatteso quanto piacevole fuori programma ha aperto la manifestazione. Un AB212 della polizia di stato che si trovava in Agusta per delle prove, ha sorvolato la mensa con alcuni passaggi mentre i ragazzi, le ragazze ed i loro accompagnatori erano fuori, nonostante il freddo, con il naso all'insù per vedere l'elicottero che passava sopra le loro teste suscitando una fortissima emozione. Si è proceduto poi alla celebrazione della Santa Messa da parte di S.E. Monsignor Ambrogio Spreafico, che nella sua omelia ha ricordato ancora una volta: *"il valore del Santo Natale e l'amicizia, ormai millenaria, che ci lega a Gesù proprio come il tema della nostra iniziativa 'Insieme in amicizia'. Il Natale è la ricorrenza della nascita di Gesù. Gesù, non dimentichiamolo mai, e' amore. Si è sacrificato per noi sulla croce e l'amore come valore sano nel senso più puro della parola è bellissimo darlo come riceverlo"*.



Monsignor Spreafico per l'occasione ha creato una preghiera alla Madonna che abbiamo letto tutti insieme ed ha voluto ringraziare ancora una volta l'Azienda AgustaWestland, il Gruppo Lavoratori Seniores di Anagni-Frosinone e tutti coloro che hanno permesso la realizzazione e la buona riuscita dell'evento. Si è poi tenuto il pranzo per tutti i partecipanti offerto dall'Azienda e nel pomeriggio la festa è continuata con un intrattenimento musicale, balli e la proiezione di alcuni

filmati sui lavori fatti dai ragazzi.

Le associazioni partecipanti hanno voluto ringraziare in modo particolare il nostro Gruppo che ha organizzato l'evento e l'Azienda per la disponibilità dimostrata nel corso di questi anni nei confronti dei meno fortunati. Sono stati distribuiti poi dei gadget ai partecipanti fatti dai ragazzi dei laboratori dell'Unitalsi ed altri offerti dal nostro Gruppo Sezionale. La gioia dei partecipanti traspariva chiaramente nei loro volti a sottolineare l'allegria e la contentezza che hanno dimostrato questi ragazzi nello stare insieme per condividere un po' di ore in spensieratezza e celebrare la ricorrenza del Santo Natale. Negli occhi dei nostri amici al momento dei saluti al termine della giornata, la commozione era molto forte e in quelli di qualcuno è scesa anche qualche lacrima. Ci siamo lasciati con l'augurio di rivederci anche il prossimo anno con la terza edizione della "Giornata del Diversamente Abile" ancora più numerosi.

Un ringraziamento da parte del Gruppo Lavoratori Seniores AgustaWestland sezionale di Anagni-Frosinone va a tutti coloro che hanno contribuito all'allestimento ed alla riuscita della manifestazione stessa.

Guido Bianchi

8 Marzo - Festa della donna in Pineta

Pur non essendo donna, voglio ricordare questa magnifica serata trascorsa in pineta.

Le nostre gentil consorti hanno voluto festeggiare la loro festa in compagnia dei propri mariti.

E' stata la prima volta che partecipavo ad una simile giornata e devo sinceramente dire che sono rimasto molto contento. E come me, vista la gioia e la spensieratezza della serata, credo siano rimasti contenti anche tutti i partecipanti.

Tutto è stato organizzato nel migliore dei modi, grazie ai miei colleghi e al nostro responsabile Sig. Introini che hanno preparato la festa con attenzione verso tutti i dettagli.

L'accoglienza con omaggio floreale per le nostre signore, l'addobbo festoso del nostro salone, la splendida cena a base di paella e sangria, la festa da ballo, con musica inevitabilmente dal vivo, animata dalle nostre evoluzioni danzanti, grazie anche alla quantità di borotalco sparso sul pavimento in cemento, il nostro tendone riscaldato a meraviglia, hanno reso questa serata davvero unica.

Durante la serata è stata organizzata anche una lotteria, con la collaborazione della nostra socia Sig. Brotto, il cui ricavato, come sempre, è andato tutto in beneficenza.

Siamo stati onorati anche della presenza del nostro Presidente Sezionale Sig. Boschetti e signora che si sono portati a casa il primo premio (cena dal Paniga) ed il sottoscritto il terzo premio.

I soliti fortunati!!!

Nel ringraziare tutti i partecipanti e in particolar modo i miei colleghi della Pinetina, do l'arrivederci al prossimo anno per trascorrere ancora un'altra meravigliosa serata assieme alle nostre donne.



Salvatore Porracchio

I laboratori creativi del GLA

di Giuliana Bellinato e Liliana Coscia

1° mercatino dell'Avvento 2011: una nuova iniziativa a scopo benefico, nata in collaborazione con il Gruppo Sociale, che ha l'intento di raccogliere fondi da devolvere ad associazioni e gruppi impegnati nell'aiuto dei più bisognosi.

Il mercatino si terrà a Cascina Costa in occasione delle festività natalizie; saranno messi in vendita i lavori realizzati da tutti coloro che desiderano aderire all'iniziativa. Il ricavato sarà interamente devoluto in beneficenza.

Come partecipare? Realizzando nel corso dell'anno manufatti di qualsiasi tipo, materiale o tecnica: oggetti per la casa e la persona, decorazioni natalizie, idee-regalo, ecc.; tutto quanto può scaturire dalla propria creatività e incontrare il gusto dei futuri acquirenti.

Invitiamo tutti: soci, familiari e simpatizzanti, a contribuire con i propri lavori alla realizzazione di questo progetto. Siamo liete di fornire chiarimenti, ricevere nuove proposte e raccogliere adesioni.

Oltre ai manufatti che ciascuno vorrà realizzare individualmente, sarà possibile partecipare a una serie di laboratori gratuiti, previsti tra giugno e ottobre, in cui il GLA metterà a disposizione il materiale per realizzare gli oggetti da destinare alla vendita. Maggiori dettagli saranno comunicati successivamente.

Ringraziamo fin da ora le persone che hanno già aderito e si sono messe prontamente all'opera.

Forse non tutti sanno che il 2011 è l'anno europeo del volontariato, una ragione in più per partecipare concretamente al sostegno di coloro che sono in difficoltà.



Anno europeo del volontariato 2011

**“Un anno per rendere omaggio all'opera dei volontari,
facilitare il loro lavoro
e incoraggiare altri ad impegnarsi al loro fianco.”**

Fonte: Sito web della Commissione Europea
<http://europa.eu/volunteering/it/>

E' primavera e il risveglio dal lungo inverno comincia a farsi sentire. Molti di noi sentono il desiderio di uscire all'aria aperta, di allontanarsi dal quotidiano e di dedicarsi ai propri passatempi preferiti, come accade anche alla nostra socia Angela Rossi, la cui creatività non conosce stagioni. Da quando ha lasciato l'azienda a fine 2010, dopo 40 anni di lavoro, la sua già fervente attività artistica non ha più avuto limiti.

Angela è principalmente una creatrice di articoli di bigiotteria, ma sa destreggiarsi molto bene anche con le varie tecniche hobbistiche tipicamente femminili come: tombolo, pizzi e merletti, usando fuselli, uncinetto, navetta o forcilla e seguendo le varie tecniche di lavoro; ultimamente si dedica anche al confezionamento di pigotte. Oltre a tenere corsi di bigiotteria nei comuni limitrofi, in passato ha collaborato con le organizzatrici dei Laboratori Creativi del GLA, insegnando alle signore presenti agli incontri, come realizzare bellissimi gioielli.



3 domande a:

Come nasce un tuo gioiello?

Mi capita, mentre sto facendo tutt'altro, di pensare ad una nuova creazione. Più ci penso e più ne vedo i dettagli, i materiali da usare ed a volte anche le tinte da scegliere. Lo "realizzo" prima nella mia testa poi mi metto al tavolo di lavoro e gli do vita. Mentre lavoro mi capita anche di fare delle modifiche all'oggetto. Capita anche di disfare il lavoro parecchie volte perché "non dice niente" o mi sembra banale fino a portarlo allo stato ottimale. A volte, invece, mi basta tenere in mano i vari materiali (perle di vetro, legno, ceramica, feltro, metallo ...). Facendoli ballare nella mano ne osservo le caratteristiche e studio come legarle assieme per creare un oggetto che le metta in evidenza in modo armonioso.



Quali materiali utilizzi?

Una volta una persona mi ha detto: "useresti qualsiasi cosa (materiale/oggetto) pur di mettertertelo al collo e sfoggiare una nuova collana".

Il vetro è il materiale che prediligo ma, in generale, mi piace lavorare con un po' tutti i materiali, dai più poveri, come la corda o il cotone, ai cristalli o le perle coltivate per arrivare alle ceramiche dipinte a mano, a volte realizzate in pezzo unico o ai metalli in bagno di oro e argento.

Ogni oggetto ha già dentro di sé l'abbinamento con il materiale giusto; occorre solo scoprirlo e dargli vita. Mi piace giocare con i vari materiali: scegliere quelli poveri e creare oggetti misti, usando tecniche di composizione elaborate oppure, semplicemente, infilare e lasciare "in solitario" - per metterle in evidenza e farle risaltare - quelle parti fatte di materiali importanti (argento, perle, grossi cristalli, vetri soffiati), per valorizzarle al massimo.

Ci sono tecniche specifiche da seguire?

Tante sono le tecniche abbinare alla preparazione di oggetti di bigiotteria. Inizialmente c'era solo la classica infilatura su fila unica. Si è passati poi alla tecnica peyote (con l'uso dell'ago) ed alla tessitura su telaio, sempre con ago (il telaio di solito è preparato in casa).

Queste tecniche, come tutte le mode, hanno fatto il loro tempo e sono state dimenticate. Sono state ripescate circa 2 anni fa, con la creazione di un nuovo tipo di perline (o rocailles) molto più piccole delle tradizionali (le miyuki). Occorre usare un ago più sottile e si fa un po' più di fatica ... ma il risultato è decisamente migliore.

A seconda dei tipi di lavorazione sono stati creati anche degli attrezzi appositi (twister per la tecnica wire & wire) o la chainmail.

Oggi molti oggetti sono fatti in resina o con paste modellabili. Le parti create si possono sia infilare che ingabbiare usando del filo metallico bagnato in argento/oro.



Creare un nuovo oggetto è dar vita a qualcosa di bello che già si sente presente dentro di sé; è quando la fantasia incontra la manualità.

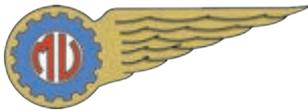


Grazie, Angela, per aver condiviso con noi la tua passione per la bigiotteria. Tantissimi complimenti delle lettrici, ma anche dai lettori, di questa rubrica.

Ambrosi Katia

NOVITA' PER TUTTI I LETTORI !!!

Dal 10 al 25.09.2011 presso il Museo Agusta di Cascina Costa, si svolgerà il 1° Concorso Fotografico del GLA, al quale potranno partecipare soci GLA, dipendenti delle sedi Nord di AW e loro famigliari, nonché dipendenti esterni di AW, purché fotografi non professionisti dai 14 anni in su. Per informazioni e iscrizioni rivolgersi c/o la Segreteria GLA oppure consultare il sito www.glaagusta.org/photocompetition



FONDAZIONE *musée* **AGUSTA**

In occasione del 60° di inizio produzione

ricorda la storia dell'azienda, la figura dei suoi attori e le loro realizzazioni per farle rivivere a chi le ha vissute e per far conoscere a tutti un periodo breve ma appassionante

| | |
|-----------------------------|---|
| Azienda | MECCANICA VERGHERA - AGUSTA |
| Fondazione | 12 Febbraio 1945 |
| Fondatore e Presidente | Cavaliere del Lavoro Domenico Agusta (1907-1971) |
| Sede Direzione | Cascina Costa di Samarate |
| Stabilimenti | Verghera e Cascina Costa di Samarate |
| Inizio produzione e vendite | Gennaio 1946 |
| Prodotti | Motori, Motocicli, Motocarri, Scooter, Autocarri |
| Quantità Prodotte | oltre 260.000 |
| Ufficio vendite | Via Piatti 2 - Milano (1946-1949) |
| Agenzie territoriali | 1946-1949 Conficoni&Nencioni, Milano per tutta l'Italia Ferruccio Ranza, Bologna per l'Emilia e le tre Venezie 1950 -1965: 162 Agenzie, 300 officine autorizzate 1966 -1977: 187 Agenzie, 10 rappresentanti per l'estero |
| Cessata attività | dicembre 1977 |
| Prima gara disputata | 6 ottobre 1946 |
| Prima vittoria | 6 ottobre 1946 |
| Ultima vittoria | 26 settembre 1976 |
| Ultima gara disputata | 30 ottobre 1976 |

| | |
|------|-----------------------|
| 37 | titoli Mondiali marca |
| 275 | Gran Premi Mondiali |
| 45 | Campionati Nazionali |
| 17 | Campionati Esteri |
| 3028 | Vittorie |

inserto speciale Meccanica Verghera





L'annuncio di qualche anno fa, da parte dell'Ing. Orsi, che si erano poste le basi per la creazione di una biblioteca e di un archivio che raccogliessero la storia dell'Agusta ha messo in moto un'attività di ricerca storica e tecnica relativa alle realtà aziendali che si sono sviluppate nel corso degli anni. Nello specifico ci riferiamo alla "Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta" (dalla fondazione ad oggi) e alla "Meccanica Verghera - Agusta", che ha operato nel settore delle moto e dei mezzi di trasporto leggeri dal 1945 al 1977, con una spiccata predilezione per il mondo delle competizioni. Ancora oggi, dopo 34 anni dall'ultimo successo, non manca occasione che la stampa e la televisione facciano riferimento alla M.V., ai suoi piloti e al Reparto Corse di Cascina Costa.

Essendo queste note riferite alla storia delle due ruote targate MV, occorre doverosamente rimarcare anche l'importante ruolo commerciale ricoperto dalla MV all'interno del gruppo Agusta, principalmente nel periodo che va dalla fondazione a tutti gli anni '50.

Il nostro Presidente Sezionale M. Boschetti, portando il saluto ai convenuti alla conferenza promossa da A.I.S.A. sulla storia della "tre cilindri 500", osservava: "se il Sig. Domenico nel dopoguerra non si fosse buttato a capofitto nella produzione di moto e nelle competizioni probabilmente l'Agusta (oggi Agusta Westland) non sarebbe esistita."

Questa affermazione è suggerita dai dati storici che abbiamo raccolto.

In questo periodo è concentrato quasi il 70% della produzione MV, su un totale stimato di 260.000 esemplari, permettendo all'Azienda di mantenere l'efficienza produttiva e organizzativa in un periodo di poche certezze occupazionali.

Il Gruppo Lavoratori Anziani Agusta-MV alla sua costituzione (1974) si era prefissato la realizzazione di un Museo "a testimonianza del lavoro svolto in Agusta nel dopoguerra in campo avio-motoristico". Nasceva nel 1977 il "Museo della Tecnica e del Lavoro" con sede a Gallarate, principalmente dedicato alla storia della Meccanica Verghera (che purtroppo nello stesso anno cessava la sua attività) e quale segno di gratitudine delle maestranze verso la famiglia Agusta che lasciava la direzione della



fabbrica.

Da qui è partita la ricerca dei documenti tecnici, dei dépliant, delle documentazioni relative alla produzione e di tutta la pubblicitaria riguardante la casa di Cascina Costa.

Ricerca che continua ancora oggi rovistando anche fra le bancarelle dei mercatini di settore per il completamento della raccolta dei manuali di manutenzione e di quei particolari necessari al completo restauro delle moto prima di esporle al Museo.

Tutto questo impegno ci ha permesso di produrre finalmente tre schede con le quali sintetizziamo la progettazione, la produzione e la gloria sportiva della Meccanica Verghera:

- Scheda della *progettazione motori commerciali*;
- Scheda della *produzione* suddivisa per modelli e relative quantità;
- Scheda della *progettazione motori da competizione* con date del debutto, della prima vittoria e relativo Albo d'Oro.

Questa ultima scheda, che ha richiesto parecchio tempo per la raccolta del materiale, abbiamo voluto completarla in occasione del 60° di costituzione del Reparto Corse M.V., dedicando all'evento l'annullo postale del 2010.

Il bozzetto del timbro – di nostra ideazione – sintetizza la motivazione: il debutto della M.V. nel mese di luglio del 1950 nelle competizioni mondiali con due nuovi motori a 4 tempi nelle classi 125 e 500, gestiti da un nucleo di meccanici che vanno a costituire un reparto appositamente dedicato alla preparazione dei motori da competizione e alla loro gestione sui campi di gara.

Collocata la data dell'annullo in accordo con il Motoclub M.V. di Cascina Costa, in contemporanea con il loro 17° Revival, e ottenuta dall'amico Elly la disponibilità ad esporre la 125 bialbero del 1950, abbiamo iniziato il restauro della 500 a 4 cilindri "Cardano" (versione 1951). Di questa moto – unica rimasta in Agusta e da sempre in esposizione presso il Museo – eravamo carenti di caratteristiche tecniche e di progetto. L'occasione del restauro ha permesso di rilevare tutte le dimensioni del materiale motoristico sopravvissuto (poco ma importante) e con l'ausilio dei ricordi (pur svaniti nel tempo), dei testimoni e di qualche traccia cartacea abbiamo potuto ridisegnare l'assieme del motore, così da dare



| 1945 | MECCANICA VERGHERA - AGUSTA | | 1977 |
|------------------------|---|--|---|
| ANNO | PROGETTI MOTORI COMMERCIALI | MOTORI DERIVATI | APPLICAZIONI |
| 1945 | MV 98 cc 2t. | | Uso industriale e motociclistico con cambio separato |
| 1946 | MV 98 cc 2t. 2v. | | Motociclo Turismo (con magnete accensione applicato) |
| | | Con magnete accensione incorporato | Motociclo Turismo Scooter "NIBBIO" (ditta Gianca - Monza) |
| 1946 | MV 98 cc 2t. 3v. | | Motociclo Turismo-Lusso-Super Sport |
| | | Con ventola raffreddamento | Motocarro-Scooter "NIBBIO" (ditta Gianca - Monza) |
| | | 1948 MV 125 cc 2t. 3v. Con ventola raffreddamento | Motociclo Turismo-Sport-Competizione casa/privati Motocarro |
| 1947 | MV 250 cc 2t. 4v. | | Motociclo Turismo |
| 1949 | MV 125 cc 2t. 4v. | | Motociclo Turismo-Sport-Competizione casa/privati Scooter tipo A e CGT |
| | | Con ventola raffreddamento | Scooter tipo B e CSL |
| | | 1952 MV 150 cc 2t. 4v. | Motociclo Turismo-Sport "E"-Sport "Super" Lusso-Sport "E" Lusso-Competizione casa/privati Scooter CGT |
| 1951 | MV 125 cc 2t. 3v. | | Scooter "OVUNQUE" |
| | | 1954 MV 125 cc 2t. 3v. | Motociclo "PULLMAN" (comando cambio sul manubrio) Motociclo "PULLMAN" (comando cambio a pedale) |
| 1953 | MV 125 cc 2t. 4v. monoalbero | | Motociclo e Scooter competizione casa/privati |
| | | 1955 Kit trasformazione Bialbero | Motociclo Competizione casa/privati |
| 1954 | MV 125 cc 4t. 4v. MV 175 cc 4t. 4v. monoalbero MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero con retromarcia | | Motociclo "TURISMO RAPIDO" Turismo-Sport |
| | | | Motociclo Turismo CST-CSTL (accensione magnete) |
| | | 1954 MV 175 cc 4t. 4v. | Motociclo Sport CS54-CS55-CS56-CSS54 (accensione magnete) |
| | | 1954 MV 175 cc 4t. 5v. | Motociclo CSS-5V Competizione casa/privati |
| | | 1957 MV 175 cc 4t. 4v. | Motociclo Turismo CSGT-Sport CS57 (accensione dinamo) Motocarro |
| 1955 | MV 48 cc 2t. 3v. | | Ciclomotore Turismo |
| 1956 | MV 125 cc 2t. 4v. MV 175 cc 4t. Monoalbero | | Motociclo Turismo "SUPERPULLMAN" |
| | | | Motociclo Turismo "BADALINI" cambio automatico |
| 1957 | MV 250 cc 4t. 4v. MV 1100 cc Bicilindrico Diesel 4t. 4v. + retromarcia + ridotta | | Motociclo Turismo "RAID" |
| | | 1959 MV 300 cc 4t. 4v. | Motociclo Turismo "RAID EXTRA" |
| | | | Autocarro Furgone-Cabinato "1100/D2" |
| 1958 | MV 83 cc 4t. 3v. MV 175 cc 4t. 4v. MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia | | Motociclo "OTTANTATRE" Turismo-Sport |
| | | | Motociclo Turismo |
| | | 1959 MV 235 cc 4t. 4v. | Motociclo Turismo "TEVERE" Motocarro "CENTAURO" (motore tipo TURISMO RAPIDO) |
| 1959 | MV 125 cc 4t. 4v. | | Motociclo Turismo "CENTOMILA" |
| | | 1959 MV 150 cc 4t. 4v. | Motociclo Sport "RS" |
| | | 1960 MV 150 cc 4t. 4v. | Motociclo Turismo |
| | | 1961 MV 150 cc 4t. 4v. con | Motocarro "CENTAURO" |
| | | 1965 MV 125 cc 4t. 5v. | Motociclo Regolarità casa/privati |
| | | 1966 MV 125 cc 4t. 5v. | Motociclo Turismo-Sport-Scrambler |
| | | 1966-MV 150 cc 4t. 5v. | Motociclo Turismo-Sport |
| 1975 MV 125 cc 4t. 5v. | Motociclo Sport (accensione elettronica) | | |
| 1960 | MV 83 cc 4t. 4v. MV 300 cc 4t. 4v. MV 155 cc 2t. 4v. MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta | | Motociclo "CHECCA" Turismo |
| | | 1960 MV 99 cc 4t. 4v. | Motociclo "CHECCA" Turismo-Sport |
| | | 1962 MV 124 cc 4t. 4v. | Motociclo "CHECCA" Turismo |
| | | | Motociclo "ESERCITO ITALIANO" |
| | | | Scooter "CHICCO" Motocarro "TRASPORTO TEVERE" |
| 1962 | MV 50 cc 4t. 3v. | | Ciclomotore "LIBERTY" Turismo-Sport |
| 1964 | MV 166 cc 4t. 4v. | | Motociclo "ARNO" Turismo (prototipo) |
| 1967 | MV 600 cc 4t. 5v. 4 cilindri bialbero | | Motociclo Turismo |
| | | 1970 MV 750 cc 4t. 5v. | Motociclo Sport |
| | | 1972 MV 750 cc 4t. 5v. | Motociclo Turismo |
| | | 1975 MV 790 cc 4t. 5v. | Motociclo "AMERICA" |
| 1968 | MV 250 cc 4t. 5v. bicilindrico | | Motociclo Turismo-Scrambler (accensione dinamo) |
| | | 1970 MV 350 cc 4t. 5v. | Motociclo Turismo-Sport Scrambler (accensione dinamo) |
| | | 1972 MV 350 cc 4t. 5v. | Motociclo Turismo-Sport Scrambler (accensione elettronica) |
| | | 1975 MV 350 cc 4t. 5v. | Motociclo Sport "IPOTESI" (accensione elettronica) |

NOTE

- 1 - Tutti i motori salvo diverse indicazioni sono monocilindrici
- 2 - Tutti i motori a 4 tempi, salvo diversa indicazione, sono con sistema di distribuzione ad ASTE e BILANCERI

LEGENDA PROGETTI

Numero progetti motori Basici: **27**
 Numero progetti motori Derivati: **28**
 Numero motori prodotti: **261.273**

La presente documentazione si basa su documentazione aziendale.

Conservatore Museo Agusta

Enrico Sironi

Cascina Costa, Settembre 2010



inserto speciale Meccanica Verghera



1945

MECCANICA VERGHERA - AGUSTA

1977

| ANNO INIZIO PRODUZIONE | PROTOTIPI E PRODUZIONE DI CICLOMOTORI, SCOOTER, MOTOCICLI, AUTOCARRI E MOTOCARRI | SIGLA DI OMOLOGAZIONE O PRODUZIONE | QUANTITA' PRODOTTE | NOTE |
|--|--|--|--------------------|--------------------------|
| 1945 | Il 12 febbraio viene costituita in Cascina Costa di Samarate (VA) la "Società Anonima MECCANICA VERGHERA" Nel mese di settembre viene presentata la MV 98 cc 2t. 2v. Turismo | VESPA | | |
| 1946 | Motori e moto MV 98 cc 2t. 2v. Turismo | | 200 * | |
| | Moto MV 98 cc 2t. 3 v. Turismo | | 1'500 * | |
| | Motocarro MV 98 cc 2t. 3v. Motori fuoribordo 62.5 cc e 125 cc bicilindrico 2 t. | prototipo | 100 * 5 | |
| 1947 | Nuovo Logo MV (dimensione fra le punte 140 mm) Cambia la ragione sociale "MECCANICA VERGHERA S.r.l." | | | |
| | Moto MV 98 cc 2t. 3v. Lusso e SuperSport | | 1'000 * | |
| | Moto MV 250 cc 4t. 4v. Turismo Moto MV 125 cc 2t. 4v. Bicilindrico | prototipo | 100 * 2 | |
| 1948 | Moto MV 125 cc 2t. 3v. Turismo, Lusso e Competizione | | 2'000 * | |
| | Motocarro MV 125 cc 2 t. 3 v. | | 100 * | |
| 1949 | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo e Sport (forcella parallelogramma in tubi) | C | 24'500 | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 4v. | A | 2'700 * | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 4v. (carenatura totale) | B | 2'000 * | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 4v. Competizione | | 100 * | |
| 1950 | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Competizione | | 700 * | |
| | Moto MV 500 cc 4t. 4v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano", Gran Turismo | R19 prototipo | 1 | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 4v. Scooter MV 125 cc 2t. 4v. (carenatura totale) | CGT CSL | 5'300 * 2'500 * | |
| 1951 | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Competizione | motore lungo | 100 * | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" | O51-O52-53-54 | 10'000 * | |
| 1952 | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo (forcella parallelogramma in lamiera) | D | 12'000 | |
| | Moto MV 150 cc 2t. 4v. Sport "E" - Sport "Super" Lusso | E - SSL | 2'000 * | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" | O52 | | |
| | Scooter MV 150 cc 2t. 4v. Vetturina MV 350 cc 4 t. 4v. + retromarcia - bicilindrico | CGT prototipo | 1'000 * 2 * | |
| 1953 | 21 ottobre: Nuova ragione sociale "MECCANICA VERGHERA S.p.A." | | | |
| | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo (forcella telescopica meccanica) | TEL | 3'703 | |
| | Moto MV 150 cc 2t. 4v. Turismo - Sport "E" Lusso | TEL - SEL | 2'500 | |
| | Moto MV 125 cc 2t. 3v. comando cambio manuale | PULLMAN | 9'000 * | |
| | Moto MV 125 cc 4t. 4v. Monoalbero, Competizione | | 200 * | |
| 1954 | Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" | O53 | | |
| | Scooter MV 125 cc 4t. 4v. Monoalbero, Competizione | | 50 * | |
| | In Spagna, a Gijon, la ditta Avello inizia la produzione di moto MV AGUSTA su licenza | | | |
| | Moto MV 125 cc 2t. 3v. comando cambio a pedale | PULLMAN | 18'000 * | |
| | Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" | O54 | | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Turismo - ruote 17" | CST | 2'000 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Turismo - ruote 19" | CST | 3'500 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Sport "Disco volante" | CS-CS55-CS56 | 4'000 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, SuperSport "Disco Volante" | CSS | 500 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 5v. Monoalbero, Competizione | CSS - 5V | 200 * | |
| 1955 | Moto MV 125 cc 4t. 4v. Turismo e Sport | TR | 39'500 * | |
| | Motocarro MV 175 cc 4t. 4v. + retromarcia, monoalbero, portata 350 kg | | 2'200 | |
| | Ciclototore MV 48 cc 2t. 3v. Telaio stampato | MV 48 | 2'000 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero Turismo | CSTL | 9'000 | |
| | Moto MV 175 cc. 4t. 4v. Monoalbero, Sport | CS55 | | |
| 1956 | Kit Trasformazione 125 monoalbero in bialbero, Competizione | competizione | 100 * | |
| | Kit Trasformazione 125 monoalbero in 175 cc e 203 cc Competizione | competizione | 100 * | |
| | Kit Trasformazione 175 CSS - 5V in bialbero competizione | competizione | 15 * | |
| 1957 | Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo | SUPERPULLMAN | 3'000 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. cambio idraulico "Badalini" , Turismo | BADALINI | 100 * | |
| | Moto MV 175 cc. 4t. 4v. Monoalbero, Sport | CS56 | | |
| 1958 | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, accensione a dinamo, Turismo | CSGT | 500 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, accensione a dinamo, Sport | CS57 | 500 * | |
| | Moto MV 175 cc 4t. 4v. Turismo | MV 175 CST | 6'000 * | |
| | Moto MV 250 cc 4t. 4v. Turismo "RAID" | MV 250 RAID | 500 * | |
| | Autocarro MV 1100 diesel bicilindrico 4t. 4v. + ridotta e retromarcia | MV 1100D2F | 2'000 | |
| | Versioni: Furgone - Cabinato - Promiscuo | MV 1100D2C MV 1101D2C MV 1101D2LC MV 1101D2LF MV 1101D2LP | | |
| | | | | *(Totale delle versioni) |
| 1959 | Moto MV 83 cc 4t. 3v. "Ottantatre" Turismo | MV83 | 7'630 | |
| | Moto MV 83 cc 4t. 3v. "Ottantatre" Sport | MV83 | 370 | |
| | Motocarro MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia (motore TR MV RF) "Centaurio" , portata 350 Kg | MV 150 ql 3,5 | 4'160 | |
| | Motore Avio GA 40 verticale (omologato) | prototipo | 2 * | |
| | Motore Avio GA 40 orizzontale (omologato) | prototipo | 2 * | |
| 1960 | Motore Avio GA 70 orizzontale (omologato) | prototipo | 2 * | |
| | Moto MV 125 cc 4t. 4v. Turismo, "Centomila" | MV 125 TR | 14'106 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 4v. Sport "RS" | MV 150 sport | 5'780 | |
| | Moto MV 235 cc 4t. 4v. Turismo | MV 235 Tevere | 1'000 * | |
| | Scooter MV 166 cc 4t 4v. Bicilindrico "BIK" | prototipo | 2 * | |
| | Motore Avio GA 120 verticale | prototipo | 2 * | |
| 1961 | Moto MV 300 cc 4t. 4v. "Raid" Turismo Extra | MV 250 Raid | 500 * | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 4v. Turismo | MV 150 GT | 2'239 | |
| | Moto MV 83 cc 4t. 4v. "Checca" Turismo | MV 83 Gran Turismo | 978 | |
| | Moto MV 99 cc 4t. 4v. "Checca" Turismo | MV GTES | 1'997 | |
| | Moto MV 99 cc 4t. 4v. "Checca" Sport | MV GTES | 970 | |
| | Scooter MV 155 cc 2t. 4v. "Chicco" | MV 155 Chicco | 3'131 | |
| | Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta, "Trasporto Tevere" , portata 520 kg | MV Trasporto Tevere | 1'000 | |
| Motore Avio GA 120 orizzontale | prototipo | 2 * | | |
| Moto MV 300 cc 4t. 4v. Versione su capitolato Esercito Italiano | prototipo | 5 | | |
| 1962 | Motocarro MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia (motore Centomila) "Centaurio" , portata 360 kg | MV RF B | 1'610 | |
| | Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta: "Trasporto Tevere" , portata kg 590 | MV-TTB | 2'630 | |
| 1963 | Verricello "Meccanica Verghera" 400 libbre, per elicottero | | 100 * | |

1945  **MECCANICA VERGHERA - AGUSTA**  **1977**

| ANNO INIZIO PRODUZIONE | PROTOTIPI E PRODUZIONE DI CICLOMOTORI, SCOOTER, MOTOCICLI, AUTOCARRI E MOTOCARRI | SIGLA DI OMOLOGAZIONE O PRODUZIONE | QUANTITA' PRODOTTE | NOTE |
|------------------------|---|------------------------------------|--------------------|----------------|
| 1962 | Moto MV 124 cc 4t. 4v. " Checca " Turismo | MV C | 1'667 | Tot. 16" e 18" |
| | Ciclomotore MV 50 cc 4t. 3v. " Liberty " Turismo e Sport (ruote 16") | MV L | 5'292 | |
| | Motozappa MV 50 cc 4t. (motore Liberty) | MV188 | 50 | |
| | Trattore MV 1100 4 ruote sterzanti (motore autocarro) | MV 185 prototipo | 1 | |
| 1964 | Ciclomotore MV 48 cc 2t. 3v. (Motore DKW) " Germano " Turismo e Sport | MV G | 4'508 | |
| | Moto MV 166 cc 4t. 4v. bicilindrico Turismo " Arno " | prototipo | 5 | |
| 1965 | Moto MV 125 cc 4t. 5v. Regolarità "1 Serie" Competizione | | 46 | |
| | Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. + retromarcia + ridotta " Trasporto Tevere ", portata Kg 700 | MV-TTC | 1'185 | |
| 1966 | Moto MV 125 cc 4t. 5v. Turismo | MV 125 GTL | 1'974 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 5v. Turismo | MV GT | 898 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport " RS " | MV 150 Sport | 735 | |
| | Ciclomotore MV 50 cc 4t. 3v. " Liberty " Turismo e Sport (ruote 18") | MV L | | |
| 1967 | Moto MV 600 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano", Turismo | MV 4C6 | 127 | |
| | Moto MV 125 cc 4t. 5v. Scrambler | MV 125 GTL | 51 | |
| 1968 | Moto MV 250 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione a dinamo, Turismo | MV 250 B | 1'452 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport " RS " (scarico unico) | MV 150 Sport | 330 | |
| 1969 | Moto MV 250 cc 4t. 5v. Scrambler, accensione a dinamo | MV 250 B | 52 | |
| | Moto MV 125 cc 4t. 5v. Regolarità "2 Serie" Competizione | MV 125GTL | 17 | |
| | Moto MV 250 cc 4t. 5v. bicilindrico parafanghi inox - colore nero, Turismo | MV 250 B | 1'202 | |
| | Motore MV 235 cc 4t 4v + retro+ riduttore (per impiego industriale) | | 1'000 | * |
| | Veicolo da neve cingolato (motore NSU 1000) | ORTE prototipo | 1 | * |
| 1970 | Moto MV 125 cc 4t. 5v. Turismo GT- GTL/S | MV 125 GTL | 2'023 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 5v. Turismo GT | MV 150 GT | 880 | |
| | Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport RS/S | MV 150 Sport | 215 | |
| | Veicolo da neve con trazione idraulica (gattino delle nevi) | prototipo | 1 | |
| | Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico; Sport accensione dinamo | MV 350 B | 500 | |
| | Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri bialbero trasmissione "Cardano" (freni a tamburo) Sport | MV 4C75 | 335 | |
| 1971 | Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione dinamo, Turismo | MV 350 B | 300 | |
| | Ciclomotore MV 48 cc 2 t. 3v (motore DWK) assemblaggio ditta esterna | MV G | 562 | |
| 1972 | Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, GT , accensione elettronica | MV 350 B | 646 | |
| | Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione elettronica, Sport | MV 350 B | 2'083 | |
| | Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione elettronica, Scrambler | MV 350 B | 217 | |
| | Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (freni a tamburo) GT | MV 4C 75 | 33 | |
| 1973 | Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (freni a disco idraulici) Sport | MV 4C 75 | 215 | |
| | La " MECCANICA VERGHERA " entra nella partecipazione statale EFIM | | | |
| 1974 | Produzione sospesa per la preparazione dei nuovi modelli del 1975 | | | |
| 1975 | Moto MV 125 cc 4t. 5v. accensione elettronica, Sport | MV 125 SE | 2'493 | |
| | Moto MV 350 cc 4t. 5v. Bicilindrico, accensione elettronica (IPOTESI) | MV 350 B.E. | 1'991 | |
| | Moto MV 350 cc 4t. 5v. accensione elettronica, Gran Turismo | MV 350 B.E. | 350 | |
| | Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (AMERICA) | MV 221 | 540 | |
| 1977 | Cessa l'attività della " MECCANICA VERGHERA S.p.A. " | | | |

TOTALE PRODUZIONE: 259'273

NOTE

- Nella colonna "Note" il rif * indica una stima della quantità prodotta
- La quantità indicata si riferisce al totale realizzato negli anni di produzione in quella configurazione
- Tutti i motori, salvo diversa indicazione sono **monocilindrici**
- Tutti i motori a 4 tempi, salvo diversa indicazione sono con sistema di distribuzione **aAste** e **Bilancieri**
- La sigla "Vespa" è stata utilizzata solamente alla presentazione del motociclo

LEGENDA LOGHI

- 1945: Logo su serbatoi utilizzato sino al 1946
- 1947: Logo **ufficiale** realizzato in diverse misure, decalco su carta e pellicola, su base metallica smaltata e per i distintivi
- 1950: Logo su base metallica smaltata per gli scooter OVUNQUE, CGT, CSL
- 1967: Logo su base di resina vetrificata per autocarro, motocarri CENTAURO, TEVERE e scooter CHICCO
- 1972: Logo decalco su carta e pellicola su serbatoi e carenature in alternativa al logo ufficiale
- 1975: Logo per serbatoi su base metallica smaltata, sostitutivo del logo ufficiale

La presente ricerca, basata su documentazioni aziendali e dépliant pubblicitari, riprende le cronache e i servizi su riviste di settore e dell'archivio Museo.

Conservatore Museo Agusta

Enrico Sironi

Cascina Costa, Settembre 2010



inserto speciale Meccanica Verghera



1945

MECCANICA VERGHERA - AGUSTA

1977

ELENCO PROGETTAZIONI MOTORI DA COMPETIZIONE

| ANNO DEL PROGETTO | PROGETTAZIONE MOTORI | MOTORE DERIVATO DA | ANNI GARE | | TIPO DI GARA * | DATA E LOCALITA' DEBUTTO | DATA E LOCALITA' PRIMA VITTORIA | VITTORIE DI CATEGORIA | | | | | VITTORIE TOTALI | | | | | |
|---|---|------------------------------------|-----------|------|----------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------|------------|---------------------|-------------------|--------------|-----------------|-----|----|----|---|------|
| | | | Dal | Al | | | | CAMPIONATI MONDIALE MARCA | GRAN PREMI | CAMPIONATI ITALIANI | CAMPIONATI ESTERI | MEDAGLIE ORO | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1946 | MV 98 2t. 3v. | MV 98 Turismo | 1946 | 1949 | R | 06-10-1946 LA SPEZIA | 06-10-1946 LA SPEZIA | | | | | | | 20 | | | | |
| | MV 98 2t. 3v. | MV 98 Turismo | 1946 | 1949 | V | 13-10-1946 VALENZA PO | 13-10-1946 VALENZA PO | | | | | | | 41 | | | | |
| 1948 | MV 125 2t. 3v. | MV 125 Turismo | 1948 | 1949 | V | 15-06-1947 COMO | 15-06-1947 COMO | | | | | | | 39 | | | | |
| 1949 | MV 125 2t. 4v. (Moto e Scooter) | MV 125 Turismo | 1949 | 1953 | V | 27-03-1949 LODI | 27-03-1949 LODI | | | 3 | 2 | | | 174 | | | | |
| | MV 125 2t. 4v. | MV 125 Turismo C | 1949 | 1953 | R | 26-06-1949 BERGAMO | 26-06-1949 BERGAMO | | | 1 | | 1 | | 237 | | | | |
| | MV 125 4t. 4v. Bialbero 2 valvole (Moto e Scooter) | | 1950 | 1964 | V | 08-07-1950 G.P. OLANDA | 30-09-1951 THRUXTON (G.B.) | 7 | 34 | 7 | 5 | | | 105 | | | | |
| 1951 | MV 500 4t. 4v. 4 cilindri Bialbero "CARDANO" 8 valvole | | 1950 | 1951 | V | 02-07-1950 G.P. BELGIO | 06-05-1951 FERRARA | | | | | | | 4 | | | | |
| | MV 500 4t. 4v. 4 cilindri Bialbero 8 valvole | MV 500 "CARDANO" | 1952 | 1966 | V | 14-04-1952 CIRCUITO DI PARMA | 14-09-1952 G.P. MONZA | 8 | 65 | 7 | | | | 175 | | | | |
| | MV 125 2t. 4v. "Motore lungo" | MV 125 Turismo C | 1951 | 1953 | R | 15-05-1951 "SCUDO DEL SUD" | 15-05-1951 "SCUDO DEL SUD" | | | 2 | | 6 | | 70 | | | | |
| 1952 | MV 125 2t. 4v. "Motore lungo" | MV 125 Turismo C | 1951 | 1953 | V | 24-06-1951 MILANO-TARANTO | 24-06-1951 MILANO-TARANTO | | | 1 | | | | 21 | | | | |
| | MV 125 2t. 4v. Monoalbero 2 valvole (Moto-Scooter) | MV 125 Bialbero | 1952 | 1963 | V | 21-09-1952 CASTELFRANCO V. | 21-09-1952 CASTELFRANCO V. | | | 4 | 10 | | | 399 | | | | |
| | MV 350 4t. 5v. 4 cilindri Bialbero 8 valvole | MV 500 4 cilindri | 1953 | 1963 | V | 27-07-1953 SCHOTTEN | 27-07-1953 SCHOTTEN | 4 | 24 | | | | | 31 | | | | |
| 1954 | MV 175 4t. 5v. Bialbero 2 valvole | MV 125 Bialbero | 1954 | 1958 | V | 22-08-1954 PERUGIA | 22-08-1954 PERUGIA | | | 3 | | | | 12 | | | | |
| | MV 175 4t. 5v. CSS/5V Monoalbero a catena | MV 175 CSS | 1954 | 1960 | V | 27-06-1954 TRENTO | 27-06-1954 TRENTO | | | 1 | | | | 91 | | | | |
| | MV 175 4t. 5v. CSS/5V Monoalbero a catena | MV 175 CSS | 1954 | 1956 | R | 16-05-1954 S. GIULIANO (PI) | 16-05-1954 S. GIULIANO (PI) | | | | | 1 | | 17 | | | | |
| 1955 | MV 203 4t. 6v. Bialbero 2 valvole | MV 175 Bialbero | 1955 | 1956 | | 11-04-1955 IMOLA | 10-06-1955 T.T. INGLESE | 1 | 3 | | | | | 10 | | | | |
| | MV 250 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole (2 motori 125 appaiati) | | 1955 | 1957 | V | 04-09-1955 G.P. MONZA | 07-07-1957 G.P. OLANDA | | | 1 | | | | 1 | | | | |
| | MV 350 4t. 5v. Bicilindrico Bialbero "GIANNINI" 4 valvole | PROTOTIPO | | | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1956 | MV 250 4t. 6v. Bialbero 2 valvole | MV 203 Bialbero | 1956 | 1959 | V | 04-06-1956 T.T. INGLESE | 04-06-1956 T.T. INGLESE | 2 | 12 | 5 | | | | 42 | | | | |
| 1957 | MV 500 4t. 6v. 6 cilindri Bialbero 12 valvole | MV 500 Bialbero 4 cilindri | | 1958 | V | 14-09-1958 G. P. MONZA | | | | | | | | | | | | |
| 1958 | MV 250 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole | | 1959 | 1964 | V | 14-06-1959 G.P. GERMANIA | 14-06-1959 G. P. GERMANIA | 2 | 10 | 1 | | | | 15 | | | | |
| | MV 125 4t. 6v. 2 valvole "DESMODROMICO-GIGGIA" | MV 125 Bialbero | | 1958 | V | 31-03-1958 MODENA | | | | | | | | | | | | |
| | MV 125 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole -molle a spillo | PROTOTIPO | | | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1959 | MV 285 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole | MV 250 Bialbero Bicilindrico | 1959 | 1960 | V | 06-09-1959 G.P. MONZA | 22-05-1960 G.P. FRANCIA | 1 | | | | | | 1 | | | | |
| 1963 | MV 125 4t. 5v. Aste-Bilancieri | MV 125 Turismo "CENTOMILA" | 1963 | 1966 | R | 31-03-1963 ROMA | 04-11-1963 BERGAMO | | | 1 | | | | 62 | | | | |
| | MV 125 4t. 7v. Bicilindrico Bialbero ST 33 8 valvole | PROTOTIPO | | | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1964 | MV 350 4t. 6v. 3 cilindri ST41/35 Bialbero 12 valvole | | 1965 | 1970 | V | 25-04-1965 G.P. GERMANIA | 25-04-1965 G.P. GERMANIA | 4 | 39 | 2 | | | | 68 | | | | |
| 1965 | MV 125 2t. 7v. "DISCO ROTANTE" | PROTOTIPO | | 1964 | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1966 | MV 500 4t. 6v. 3 cilindri ST41/50 Bialbero 12 valvole | MV 350 ST 41/35 | 1966 | 1973 | V | 26-03-1966 MODENA | 26-03-1966 MODENA | 6 | 62 | 7 | | | | 147 | | | | |
| 1968 | MV 350 4t. 7v. 6 cilindri ST 71 Bialbero 24 valvole | PROTOTIPO | | | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1970 | MV 350 4t. 6v. 4 cilindri ST 76/35 Bialbero 16 valvole | | 1971 | 1976 | V | 12-08-1971 G.P. MONZA | 14-05-1972 G.P. AUSTRIA | 1 | 12 | 1 | | | | 17 | | | | |
| 1971 | MV 350 4t. 6v. 4 cilindri ST84/35 Bialbero 16 valvole albero motore con rinvio | | | | V | | | | | | | | | | | | | |
| 1972 | MV 750 4c. 5v. "IMOLA" Bialbero "CARDANO" 16 valvole | MV 750 SPORT Bialbero - serie | | 1972 | V | 23-04-1972 G.P. IMOLA | | | | | | | | | | | | |
| 1973 | MV 500 4t. 6v. 4 cilindri ST 84/50 Bialbero 16 valvole albero motore con rinvio | MV 350 4cilindri Bialbero ST 84/35 | 1973 | 1974 | V | 22-04-1973 G.P. FRANCIA | 19-05-1974 G.P. IMOLA | | | 1 | | | | 6 | | | | |
| | MV 500 4t. 6v. 4 cilindri ST 76/50 Bialbero 16 valvole | MV 350 ST 76/35 | 1973 | 1976 | V | 13-05-1973 G.P. GERMANIA | 13-05-1973 G.P. GERMANIA | 1 | 11 | | | | | 25 | | | | |
| * R = GARA DI REGOLARITA' V = GARA DI VELOCITA' | | | | | | | | TOTALE VITTORIE | | | | | 37 | 275 | 45 | 17 | 8 | 1830 |

N.B. Il numero delle vittorie è tratto dalle tabelle F.M.I., dal volume "Continental Circus" e dalle cronache delle riviste di settore

Conservatore Museo Agusta
Enrico Sironi

Cascina Costa, Settembre 2010

luce a un progetto che poneva la giovanissima M.V. in una posizione di rilievo tra i blasonati costruttori italiani e stranieri.

La giornata dell'annullo ha visto, con nostro orgoglio, le due moto tirate a lucido collocate in mostra statica nello spazio aperto del Museo Agusta, ciascuna impreziosita con le rispettive tavole degli assiemi dei motori (l'assieme del 125 bialbero – già esistente – è stato per l'occasione restaurato).

I due esemplari, oggetto di curiosità e ammirazione fra i numerosi appassionati della storia del motociclismo, hanno permesso in particolare alla stampa specializzata di prendere visione di questi due progetti, ponendo fine a decenni di nebulose e a volte fantasiose indicazioni, specialmente a riguardo della 500.

Con queste schede pensiamo di avere completato la ricerca? Sicuramente no, perché, come emerso anche nel corso della conferenza A.I.S.A., alle tante realizzazioni prodotte nei 33 anni della Meccanica Verghera non ha

pur troppo corrisposto altrettanta documentazione tecnica e amministrativa. Per questo con la ricerca le novità possono sempre presentarsi dietro l'angolo.

Un esempio. Abbiamo sempre dichiarato (senza mettere la mano sul fuoco) che il motore che equipaggiava il ciclomotore "Germano" fosse di marca Zundapp. Qualche tempo fa un appassionato ci interpella per avere dettagliate notizie sulla produzione M.V. di ciclomotori. Inviamo il materiale, ci sentiamo frequentemente per precisazioni riguardo la tecnica, le quantità prodotte, le varie configurazioni ma in particolare ci esterna i dubbi che nutriva in merito al produttore del motore che equipaggiava il "Germano".

Pochi giorni dopo ci invia una dettagliata documentazione fotografica da cui prendiamo atto che il motore era un DKW, di fabbricazione tedesca.

Siamo certi che dalla lettura di queste schede possono emergere altre manchevolezze e dubbi che sarà nostra cura prendere in

considerazione come contributo alla stesura sempre più documentata della storia della Meccanica Verghera.

Il cantiere non è quindi chiuso ma si prefigge di realizzare con il materiale a disposizione delle **monografie** dedicate alle diverse famiglie di prodotto, raggruppando in esse tutta la storia del periodo di produzione con i dati tecnici, le foto delle diverse configurazioni, i manuali di manutenzione e parti di ricambio, i certificati di omologazione, i dépliant e le quantità prodotte.

Un lavoro certamente impegnativo che riteniamo utile per la consultazione, a disposizione dell'Archivio Agusta, della stampa di settore, degli appassionati e dei restauratori.

Enrico Sironi

PS: Un ringraziamento particolare a Paganini, Tobaldo e Ghiglio per il prezioso supporto, nella speranza che mi sopportino ancora per qualche tempo.

In ricordo di Domenico Agusta 1907 - 1971

Era il 1961, io ero un giovane Ufficiale Tecnico dell'Aeronautica Militare Italiana e tra i miei compiti c'era quello di accettare, per conto dell'amministrazione Difesa, gli elicotteri prodotti e revisionati dalla ditta Agusta. Successe che una volta rifiutai l'accettazione di un AB 47G2 perché vi riscontrai qualche difetto. Successe anche che il capo della ditta Agusta, il Cavaliere del Lavoro Domenico Agusta, mi mandò a chiamare e, dopo aver sentito le mie ragioni, mi propose di lasciare l'Aeronautica, di lavorare in Agusta e di far sì che gli eventuali difetti venissero riscontrati ed eliminati prima che l'elicottero venisse consegnato. L'anno successivo accettai e anche per me il conte Agusta divenne "el sciür Dumenic" e la ditta Agusta "La Costa".

Non mi pentii mai, non solo per il fatto di aver poi lavorato per anni in un ambiente dove nell'operato di tutti vedevi dedizione e passione, ma anche per il solo fatto di aver conosciuto e lavorato con il sig. Domenico.

Il sig. Domenico è stato un uomo



Il conte Domenico Agusta con l'Ing. Zapata

dalle grandissime intuizioni e dalla grandissima tenacia. Condottiero lungimirante e instancabile sapeva trattare con gli uomini all'interno e all'esterno dell'Azienda. Dotato di grandissime capacità nei rapporti umani, sapeva scegliere gli uomini giusti e li sapeva ascoltare. A lui vengono frequentemente attribuite soluzioni tecniche sia nel settore motociclistico che in quello elicotteristico. In realtà il sig. Domenico non aveva le basi e le

conoscenze tecniche che gli avrebbero permesso di fare ciò che gli viene attribuito, ma sapeva individuare gli uomini capaci in cui credere. Non dimentichiamo che aveva vicino uomini come Mario Rossi, Montoli, Arturo Magni, Zappata, Demma, Lovera, Passini e Prati.

L'idea del 109, l'emblema dell'Agusta, che rimarrà tale ancora per tanti anni, non venne a lui; venne a un giovane ingegnere, il nostro Presidente Emerito Bruno Lovera, ma il sig. Domenico la seppe cogliere ed ecco l'elicottero più bello del mondo che non a torto è stato tempo fa definito da un giornalista "la Ferrari del cielo". Al sig. Domenico vengono spesso attribuite azioni commerciali e di finanza strategiche. Effettivamente era un grande venditore e sapeva anche amministrare bene le finanze della sua azienda ma anche in questo campo sapeva innanzitutto affiancarsi di uomini capaci come Marelli, Miglio, Boracchi e ciò gli rende ancora maggior merito.

Quando si parla di grande intuizione del sig. Domenico non dobbiamo solo ricordare il fatto che si sia



lanciato nell'avventura dell'elicottero ma prima ancora un'altra scelta l'aveva portato al successo: il business delle motociclette.

Dopo la seconda guerra mondiale, Agusta incominciò la produzione di motociclette. Negli anni '50 si producevano già 15.000 motociclette all'anno. Nel secondo dopoguerra riprese anche l'attività motociclistica agonistica e il sig. Domenico decise subito di presentarsi alle prime competizioni ottenendo successi sempre crescenti che hanno portato la MV Agusta a conquistare ben 75 titoli mondiali, la casa europea più vincente di ogni epoca.

Tutti sappiamo che nel 1952 la Bell stava cercando un partner europeo per la produzione di elicotteri. Tutti sappiamo che solo il sig. Domenico ebbe lungimiranza e spirito imprenditoriale tali da fargli acquistare la licenza per la costruzione di elicotteri Bell 47. Negli anni successivi la licenza fu estesa anche ai modelli più sofisticati con motore a turbina e altre licenze furono acquistate da Boeing e Hughes. Negli anni dal 1954 al 1971 (anno in cui morì all'età di soli 64 anni) la sua "ditta" produsse 1481 elicotteri. Li ho contati io grazie ai preziosi documenti che ci lasciò il sig. Medaglia che io ricordo con



Corrado, Mario e Domenico Agusta con T. Provini - 1959

affetto e stima perché fu il mio primo maestro in azienda.

Ma il sig. Domenico non si limitò alle costruzioni su licenza. La sua mente lo portò a sperimentare macchine nuove che non ebbero un successo commerciale ma che servirono a far crescere le capacità progettuali e produttive di Agusta. Nacquero così l'A103, A104, A105, A106, L'EMA 124, l'A115, il Biastazou e il trimotore A101.

L'ultima grande scelta il sig. Domenico la fece con il 109. Purtroppo non potette provare la soddisfazione di vederlo volare, svilupparsi e presentarsi sul mercato come una macchina nata in anticipo sulle aspettative degli operatori.

Alla sua improvvisa scomparsa, era il 2 Febbraio, seguì l'impegno di tutte le maestranze nel rendere omaggio al loro capitano d'industria, con il

primo volo dell'A109 il 4 di Agosto, giorno di S.Domenico

E a noi, che dal 1971, non abbiamo più visto il sig. Domenico girare tra i banchi dell'officina, tenersi il cappello sotto il vento dei rotori, provare personalmente l'hovercraft sul prato della linea di volo e se è magra consolazione il non aver più fatto le lunghe attese nella sua sala d'aspetto aspettando che la sig.a Nuccia ci dicesse di entrare, il sig Domenico, con la sua autorevolezza e la sua umanità, manca ancora.

Si potrebbero raccontare tanti aneddoti sul sig. Domenico, sulla sua penna rossa, sulla sua Flaminia bianca, sui petardi che sparava a carnevale, sulle sue superstizioni, sugli scherzi organizzati con i suoi fratelli, ma non avrebbero il sapore che avevano in quell'epoca, in quel contesto quando, nonostante le 12 ore di lavoro al giorno, si vivevano anche momenti goliardici.

Voglio pertanto ricordare con riconoscenza il sig. Domenico che a chi gli è stato accanto ha dato tanto in prima persona e a chi è arrivato dopo ha lasciato le basi che hanno portato alla realizzazione dei prodotti di oggi e alla predominanza nel mondo di Agusta Westland.

Fernando Saracchi

1946
la prima moto prodotta
Vespa 98



1975
l'ultima moto prodotta
750 America



Sul numero di "Lo Specchio" di Dicembre 2009, ci eravamo già occupati di Alessandro Volpato, in arte Asor Seldan, pubblicando una sua poesia, "L'Elicottero".

In questo numero vogliamo presentare un libro scritto a quattro mani da Alessandro e dalla Sig.na Stefania Mirata dal titolo "Le donne nel Risorgimento".

Il libro è stato fortemente voluto dalla Sig.na Stefania in occasione dei 150 anni dell'Unità d'Italia e presentato ufficialmente lo scorso 18 Marzo a Lonate Pozzolo.

Alessandro, oltre ad aver collaborato alla stesura del libro e alle ricerche di notizie storiche, ha voluto inserire anche alcune sue poesie inerenti alla presenza femminile negli anni del risorgimento italiano.

Il libro non ha prezzo. Tutti i proventi realizzati (esclusivamente raccolti sotto forma di offerta), saranno devoluti in beneficenza all'Associazione per Disabili "IL PEROGRANO" di Lonate Pozzolo.

Chi fosse interessato all'acquisto o ad eventuali ulteriori informazioni si rivolga all'autore: Alessandro Volpato Tel 0331.225075 (int. 25075)



"Le Donne nel Risorgimento"

IL MOTIVO

Cogliendo l'occasione per annunciare che nel 2011 ricorre l'anniversario del 150° dell'Unità d'Italia, abbiamo sentito la necessità di raccogliere in questo libro, fatti, notizie ed informazioni tratte da diverse ricerche storiche e bibliografiche che in modo particolare portassero al centro la figura femminile come protagonista dei moti rivoluzionari che hanno contraddistinto il periodo di creazione dell'Unità d'Italia. Abbiamo deciso di mettere a fuoco la figura femminile del Risorgimento, nel momento in cui incide in modo concreto e fattivo alla creazione di un nuovo mondo, con ampie e documentate dimostrazioni di coraggio, volontà, dedizione e sacrificio sino alla morte, per una causa di libertà e indipendenza che spesso oggi appare svilita e sfumata da un'indifferenza molto diffusa, quasi a mortificarne il ricordo e i valori fondamentali che ne hanno costruito il percorso. Un processo evolutivo della donna italiana che ha impresso in modo deciso e concreto il desiderio di crescita sociale ed educativa del suo ruolo, in grado oltre tutto di arricchirne i contenuti culturali rappresentanti un'era di profondi cambiamenti. L'idea nasce grazie alla sensibilità, alla passione e alla dedizione nonché all'amore per la cultura e per la storia delle nostre origini della Sig.na Mirata Stefania, che ha ispirato il desiderio, condiviso con entusiasmo in perfetta armonia d'intenti sia dal sottoscritto Volpato Alessandro, che dall'impagabile collaboratore Sig. Marco Cuccu, che ha fornito un contributo notevole per consentire di realizzare al meglio la componente editoriale e grafica dell'opera.

LARICERCA

"Le Donne nel Risorgimento" vuole essere un omaggio, un atto dovuto, un

recupero storico di riferimento dal quale partire per approfondire, con ricerche, studi e quant'altro sia ritenuto necessario per aiutare il lettore interessato ad una comprensione più vera e corretta della nostra origine, iniziando dall'esempio di quella componente del popolo, quella femminile, che al tempo dei moti rivoluzionari rappresentava sicuramente la più umile, la più defilata, la più oltraggiata figura sociale, del sistema allora vigente. I personaggi citati sono semplicemente degli esempi concreti, presi a campione dagli autori, non certo esclusivi, a scapito di tutte quelle figure femminili che, per ovvi motivi di spazio e per scelta obbiettiva degli autori, non sono state citate nel libro. Per rendere l'opera un po' più snella e godibile si è scelto di inserire alcuni versi scritti dalle poetesse dell'epoca, integrando inoltre alcune poesie a tema, ad opera degli autori, a meglio significare la condivisione umana e sentimentale che lega i medesimi alle figure riportate. L'opera proposta è indirizzata, oltre agli appassionati di storia, ai curiosi, ai lettori accaniti di novità letterarie, in modo particolare alla didattica scolastica, insegnanti ed alunni in primis, come spunto di ricerca, integrazione o semplice strumento di riflessione che possa essere utile a meglio comprendere la storia e la realtà

Le Donne nel Risorgimento



Libertate la destra... ed altro scenderli dall'altare del mio sacrificio

di Stefania Mirata e Alessandro Volpato

del nostro Risorgimento, visto da una prospettiva un po' insolita.

Alessandro Volpato



La convenzione con le sedi teatrali locali, da alcuni anni consolidata, ha incrementato anche con la facilità di accesso, i fruitori tradizionali offrendo nel contempo svariate opportunità a un pubblico sempre più vasto che si accosta alle diverse forme di spettacolo teatrale e musicale.

La grande partecipazione dei soci con oltre venti abbonamenti e duecentoventi ingressi (a stagione ancora in corso) prenotati direttamente dalla segreteria (che ringraziamo per la collaborazione) suddivisi nel variegato programma di spettacoli proposti, ci fa ben sperare per il prossimo anno, tanto è che pensiamo si possa accettare la scommessa di programmare annualmente un importante spettacolo in cartellone a Milano.

I responsabili del gruppo sono a disposizione per ricevere suggerimenti e/o consigli per migliorare sempre più le offerte culturali rivolte a tutti i soci e ai loro famigliari.



Il gruppo culturale

I MAESTRI DEL LAVORO IN AGUSTAWESTLAND

Il 1° maggio si celebra la giornata internazionale del Lavoro. In Italia, come in altri paesi, considerata Festa Nazionale, è vissuta con particolare solennità dalle varie Organizzazioni dei Lavoratori.

Ogni anno primario momento nazionale è il conferimento a 1000 lavoratori della "Stella al Merito del Lavoro", che il Presidente della Repubblica, su proposta del Ministero del Lavoro, conferisce ai lavoratori dipendenti delle diverse categorie professionali, seguendo una normativa regolata per legge.

Un riconoscimento che trae le origini da un Regio Decreto del 1° maggio 1898, conferito ai datori di lavoro, ai lavoratori dipendenti (esclusi gli impiegati) e ai lavoratori statali.

Nel 1923, sempre con Decreto Regio, la "Stella al Merito del Lavoro" viene conferita solamente ai lavoratori dipendenti, mentre la "Croce al Merito del Lavoro" è riservata ai datori di lavoro.

In seguito le decorazioni vengono sospese a causa del secondo conflitto mondiale e il 1° gennaio 1948, con l'entrata in vigore della "Costituzione della Repubblica Italiana", si avverte la necessità di porre grande attenzione al mondo del lavoro, riprendendo il conferimento delle benemeritenze. Con la nuova legge del 18 dicembre 1952 si consentiva al lavoratore insignito della "Stella" di fregiarsi del titolo di Maestro del Lavoro.

Con questa legge si creavano le premesse per costituire la "Federazione Nazionale Maestri del Lavoro" e il 1° maggio 1953 avveniva la prima consegna dei nuovi riconoscimenti.

Dall'ALBO d'ORO (1953/2010) edito dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, ricaviamo che sono 50.500 i lavoratori italiani insigniti dell'onoreficienza e fra questi, 200 sono i dipendenti di Agusta o di aziende che poi sono confluite nel Gruppo AgustaWestland.

Questa è la suddivisione per stabilimenti:

| | | |
|---|-------|----------------------|
| AGUSTA e Meccanica Verghera (C. Costa) | n° 88 | periodo: 1975 / 2010 |
| SIAI Marchetti (Vergiate) | n° 37 | periodo: 1976 / 2003 |
| CAPRONI (Somma L.do) | n° 15 | periodo: 1979 / 1996 |
| Stabilimento di Brindisi | n° 22 | periodo: 1910 / 2010 |
| Elicotteri Meridionali (Frosinone-Anagni) | n° 28 | periodo: 1986 / 2010 |
| O.M.I. (Roma) | n° 6 | periodo: 1991 / 1997 |
| Monteprandone | n° 3 | periodo: 1993 / 2000 |
| AGUSTA (Tradate) | n° 1 | periodo: 1995 |

A questi amici e colleghi (a parecchi di questi va il nostro commosso ricordo) annoveriamo i nuovi "MAESTRI DEL LAVORO" che saranno insigniti nei vari capoluoghi di Regione il prossimo 1° maggio 2011.

Con le congratulazioni ai nuovi insigniti, rivolgiamo a tutti i Maestri l'invito a essere parte attiva nel Consolato della propria Provincia (secondo gli scopi dello statuto), e portatori di esperienze utili alla preparazione e alla formazione di giovani studenti e lavoratori.



MdL Enrico Sironi

L A C I O C I A R I A

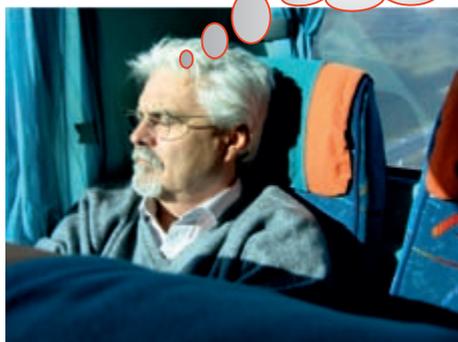
terra ospitale, piena di cultura e ricca di tradizioni

La sveglia è alle cinque, non per entrare in Ditta per il primo turno delle sei, ma per partecipare alla gita del GLA alla volta della Ciociaria.

Partenza alle ore sei e quindici. Alla spicciolata si sale sul pullman, si scambiano i primi convenevoli un po' "assonnati" e quindi via..... pimpanti e tutti in bella forma!

Però, si sa, dopo un po', arriva quella che, per adeguarci alle terminologie delle terre a cui ci stiamo apprestando, si chiama "cecagna". Nemmeno il nostro beneamato Presidente ne è immune ma anzi, abbandonato il posto a lui assegnato, senza proferir parola, si trasferisce all'ultimo posto del pullman dove, indisturbato, si concentra (!)..... sui problemi che dovrà affrontare nel corso delle prossime giornate.

Chissà come sono andate le votazioni.....



Il viaggio prosegue tranquillamente e dopo il programmato "pipistop" la prima meta da raggiungere è Tivoli con la visita alla stupenda villa D'Este del 1550 fatta erigere dal cardinale Ippolito II d'Este. La guida ci attende e con lei visitiamo l'intera struttura e assaporiamo le prime emozioni e sensazioni di una regione che trasuda storia e arte ad ogni angolo.

La tappa successiva ci porterà in hotel,

Tivoli. Villa D'Este.



l'hotel Iris Crillon a Fuggi bassa dove tutti, un po' stanchi, (tranne il nostro presidente (!)....) desideriamo il confort di una bella doccia e di una deliziosa cena. Ambedue gli obbiettivi saranno raggiunti a pieno merito e con una certa soddisfazione da parte nostra. Per dovere di cronaca riferiamo che pranzi e cene sono state tutte di ottima qualità contribuendo ad elevare il trend di gradimento di questo tour, uno dei più belli e culturalmente più importanti tra quelli proposti da GLA.

Il secondo giorno verrà dedicato alla

Hotel Iris Crillon di Fuggi



visita di Anagni e Fuggi antica. Con grande sorpresa scopriamo una cittadina, Anagni appunto, affascinante nella sue caratteristiche vie e importante per i suoi riferimenti storici tali da essere definita la città dei Papi. Ci sentiamo poi particolarmente legati a questa cittadina, come anche per Frosinone, accomunate dal fatto di essere nostre valide rappresentanti con Brindisi dell'industria aeronautica meridionale.

Nel pomeriggio la visita a Fuggi alta ci riserva una città abbastanza simile ad Anagni per la parte topologica e di essa è superfluo ricordare l'importanza che ha assunto a livello nazionale come centro termale.

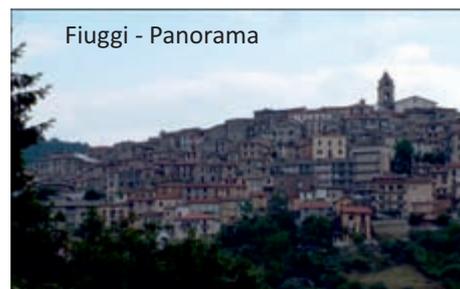
Parlare poi della visita a Roma, avvenuta nella mattinata di lunedì sei dicembre, richiederebbe lo spazio editoriale dell'intero giornalino. E' stata forse la giornata più intensa che abbiamo trascorso durante le giornate del tour. In pullman sono stati toccati tutti i punti più importanti della Città Eterna: Piazza S.Giovanni, Piazza Venezia, i Fori Imperiali, il Colosseo, via Veneto, Piazza S.Pietro, il

Il gruppo mentre ascolta la guida nella cripta del duomo di Anagni



Campidoglio e il Quirinale. Dopo il pranzo, nel tempo libero che ci era concesso, nel nostro girovagare abbiamo potuto alternare momenti di sana cultura con la visita ad una delle più belle chiese di Roma, quella dedicata a S. Ignazio di Loyola S.J, al tradizionale lancio di monetine nella fontana di Trevi e a momenti di serena

Fuggi - Panorama



ilarità nel vedere Dario Ballantini di Striscia la Notizia, davanti alla sede del Senato della Repubblica, nella sua giornaliera impresa di inseguire di personaggi pubblici della nostra politica. L'atmosfera natalizia che già circonda l'intera capitale fa di Piazza





Navona non una piazza, ma La Piazza per antonomasia. Le sue luci, i suoi colori, i suoi monumenti, i ragazzini sulle giostre fatte da quegli immensi cavalli di cartapesta che ci hanno accompagnati nella nostra fanciullezza, fanno sì da renderci indimenticabile questa bellissima giornata. E' ormai buio quando lasciamo Roma. Ci dispiace. Lo sflogorio delle luci piano, piano si attenua, mentre il nostro pullman, nel buio dell'autostrada, si allontana dalla città e riprende la via del ritorno verso Fiuggi.

Sappiamo però che ci attende il nostro ospitale hotel e che il giorno seguente un altro luogo ricco di emozioni sarà lì ad attenderci: l'abbazia di Montecassino.

Fondata da S. Benedetto verso l'anno 529, l'abbazia ha subito numerose distruzioni, l'ultima delle quali avvenne nel 1944 nella fase finale della seconda guerra mondiale. Quanto oggi possiamo ammirare è opera dell'abate Rea secondo un programma che recita: **"Com'era, dov'era."** La luce che la pietra usata per la ricostruzione del monastero, tipica delle cave del luogo, emana, riesce a dare ancora di più un senso mistico all'opera stessa. Rimaniamo davvero colpiti anche da questa struttura che ci fa capire quanto importanti siano nel mondo la nostra storia, la nostra cultura, le nostre tradizioni. La nostra Italia insomma di cui dovremmo sempre essere orgogliosi di appartenere.

Nel pomeriggio ci attende la visita a Casamari e all'acropoli di Alatri. Dopo il pranzo in albergo, ripartiamo per

L'abbazia di Montecassino



queste due nuove mete ai più sconosciute ma che si riveleranno essere degne del pellegrinaggio di tantissimi visitatori.

L'abbazia di Casamari, uno dei più importanti monasteri italiani dell'architettura gotica cistercense, si trova nel comune di Veroli. I monaci che

qui risiedono svolgono parecchie attività artigianali e nella loro basilica abbiamo avuto la fortuna di assistere al momento di preghiera nell'ora dei vesperi

secondo un rito che si ripete sempre uguale da 1300 anni. Visitiamo la sala del Capitolo dove avvenivano e avvengono le riunioni presiedate dall'abate superiore nella quali si discutono problemi e proposte. Anche persone esterne vi possono partecipare senza facoltà di parola o decisione. Da qui è poi derivata la famosa massima: **"non avere voce in capitolo"**. Senza essere blasfemi, qualcuno di noi è stato sorpreso in un particolare momento di beatitudine e di preghiera. Al momento mi "scordo" il nome della persona così beatamente assorta nelle sue meditazioni!!! Chiara la parentesi di ilarità a dimostrazione del grande affiatamento del gruppo e dell'ottima riuscita di questa gita.

Terminata la visita a Casamari, proseguiamo verso l'acropoli di Alatri. Imponente nelle sue dimensioni e forme, tale da essere definita la cittadina circondata da "mure ciclopiche", essa possiede monumenti e chiese di grande importanza culturale quali la collegiata di Santa Maria Maggiore, la basilica di San Paolo e la chiesa di San Francesco. Ci prepariamo al rientro, questa volta un po' tristi. Domani si riparte. La gita volge al suo epilogo e un gran bel ricordo rimane dentro di noi.

Dopo cena abbiamo una gradita sorpresa: la visita in hotel dei nostri colleghi di Frosinone.

Mario Vona, Mario Patriarca, Massimo Ceccarelli e consorte, Franca Carcasole. La serata trascorre nel migliore dei modi. Si parla delle esperienze vissute in azienda, si dibatte naturalmente dell'entrata in campo delle nuove generazioni e come contorno le barzellette che raccontate poi con quel lieve idioma ciociaro diventano ancora più divertenti. Il naturale commiato conclude anche questa bella serata con il reciproco augurio di poterci presto ritrovare per condividere tanti bei momenti di serenità raccontando di questa nostra grande Azienda. Ai nostri colleghi ed amici ancora un grazie per averci fatto trascorrere una bella serata.

Le ultime ore sono dedicate agli acquisti di prodotti vari. Le valige sono pronte, il nostro pullman è lì ad attenderci.



Frà Paolo da Ferno e Frà Carlo da Buscate.



Ci siamo tutti. L'ultimo saluto all'hotel e chissà!!!..arrivederci a presto a questa terra ospitale e piena di cultura e tradizioni.

Silvano Izzo

PS: al momento della stesura di questo articolo è già stato reso noto l'esito della votazione. Per il nostro presidente sono andate bene e volevamo augurarli di essere riconfermato tale anche per il prossimo triennio.



W E I S S B E R L I N

mercatini natalizi in una Berlino imbiancata

I Gruppo Lavoratori Seniores Siai Marchetti in collaborazione con l'agenzia viaggi "Morandi Tour s.r.l.", ha organizzato una gita in occasione dei mercatini natalizi a Berlino.

Partiti dall'aeroporto della Malpensa, intimoriti per le avverse condizioni meteorologiche, pertanto ben equipaggiati da neve, siamo arrivati a Berlino, accorgendoci fin da subito della magia di questa città incantata.

L'atmosfera natalizia ci avvolgeva e nel primo pomeriggio abbiamo dedicato una visita panoramica alla nostra Berlino dalle tante sfaccettature. Appena scesi dal pullman ci siamo ritrovati in mezzo al monumento commemorativo per tutti gli ebrei uccisi in Europa, naturalmente una visione



Nota sempre ricorrente in questa città è il "muro", costruito nel 1961 nella Berlino ovest, per fermare l'entrata dei profughi dalla RFT (Repubblica Federale Tedesca) e causa d'immense sofferenze, morte e lutti.

Questo muro veniva usato anche come murales per esprimere in forma artistica i sentimenti della popolazione e finalmente il 9 novembre 1989 crollò, per la gioia dei tedeschi, e tale data rimarrà sempre indelebile nella storia.

Il giorno successivo si prosegue la gita con il nostro pullman, approdando a Potsdam.

Un luogo incantato, ovattato, poiché

sommerso dalle abbondanti neviccate di questi giorni, tanto che sembra di trovarsi in un luogo fantastico, in una bellissima favola.

Incantati e quasi senza parole, ci avviciniamo alla residenza di Sanssouci e al suo magnifico parco.

Il castello di Sanssouci, con il suo giardino a terrazze, è la parte più bella e vecchia della residenza estiva di Federico il Grande, un palazzo rococò ideato proprio da lui, il famoso re filosofo Federico di Prussia. Terminata questa visita molto suggestiva per l'atmosfera ovattata

che ci circondava, il nostro carissimo autista ha pensato bene di procurarci del vin brulé, molto gradito, che ci ha riscaldato, dato che nevicava ancora e il freddo si faceva sentire.

Ritornati a Berlino, dopo la pausa del pranzo, nel primo pomeriggio ci imbattiamo in Potsdamer Platz, luogo dove s'incrociano diverse strade e sorgono edifici ultramoderni, come il Sony Center, luogo simile al modello statunitense.

L'ultimo giorno invece, per accontentare un po' tutti, è stato lasciato libero per visitare i mercatini natalizi, il punto principale di questa nostra gita.

Così c'è stato chi ha effettuato gli ultimi acquisti ai mercatini, chi ha voluto approfondire le visite culturali, come ad esempio al museo di Pergamo, oppure chi ha visitato il Duomo e/o la Stazione, ma ognuno è rimasto soddisfatto di questa bella vacanza, anche se breve, ed è rimasto incantato dalle luci sfavillanti di tutte le vie addobbate a tema natalizio, dai centri commerciali ricchi di colori e decorazioni e naturalmente dalla neve e poi neve e poi ancora neve.

Ci sarebbero molte altre meraviglie da vedere, perciò bisognerebbe rimanere a Berlino più a lungo, ma comunque visitando quello che si è potuto vedere, questa città si può definire magica, trattandosi di una delle più belle capitali europee, difficile da presentare in modo esauriente in sole poche righe e, pertanto, varrebbe la pena ritornarci, magari in un'altra stagione, per completare quello che è rimasto in sospeso da visitare.

Nicoletta Amoresano



forte e molto toccante di tantissime tombe allineate e di tutte le dimensioni che opprimevano terribilmente.

A seguire la Porta di Brandeburgo, simbolo del collegamento della storia della Prussia con la storia della Germania, circondata da luoghi a ricordo degli ebrei uccisi in Europa, dei soldati sovietici caduti nella seconda guerra mondiale e delle vittime della costruzione del famosissimo muro. Questo emblema della città è stato per lunghi anni anche il simbolo della divisione della Germania.

Situata nella Pariserplatz l'imponente attico poggia su possenti colonne doriche ed è sormontato dalla quadriga della dea Vittoria, è la costruzione più rilevante del neoclassicismo tedesco.

Nelle sue vicinanze si trova il prestigioso albergo Adlon, frequentato da star di livello mondiali ed il nuovo quartiere ministeriale.



Gruppo Lavoratori Agusta Seniores sezionale di Brindisi una realtà concreta

Serenità, allegria e divertimento. Queste le parole chiave del primo ritrovo del Gruppo Lavoratori Agusta Seniores di Brindisi avvenuto nella splendida cornice di una masseria del XVII sec.: "Villa Reale" sita a Francavilla Fontana, a pochi chilometri da Brindisi.

Dopo tanti rinvii, la scelta del giorno è ricaduta sul 13 Marzo, beffeggiando superstizioni inutili, che hanno reso quel numero data di disgrazie ed imprevisti.

Balli, canti e giochi a premi sono stati invece i protagonisti di quella festa così attesa e voluta da tutti i soci.

La grigia routine dei dipendenti ha lasciato spazio, almeno per un giorno, alla spensieratezza. La cucina ha allietato la giornata, conclusasi con il taglio della torta, quasi a voler suggellare la compattezza del nuovo consiglio direttivo, composto da: Maria Antonietta Miccoli (presidente),



Giuseppe Lacorte (vicepresidente), Giacomo Mariella (tesoriere), nonché dai consiglieri Claudio Argentieri, Guido Degli Angeli, Nicola Ferretti De Virgilis, Francesco Miccoli, Osvaldo Nocera, Silvestro Serse, Giampaolo Sticchi.

Il momento più commovente della giornata è stato il discorso di Giorgio Mastria, socio che, fino a pochi giorni fa, era in Cina, dove ha maturato una lunga esperienza lavorativa e di vita. Questo in poche righe il sunto dell'intervento:

"..l'azienda è costituita da tanti cuori ed

il Gruppo Lavoratori Agusta Seniores deve essere l'unione di tanti di questi, un organo che raccoglie ed unisce tutti.. [...] Il fine del gruppo deve essere quello di valorizzare al meglio le risorse e creare un futuro costruttivo per i posteri..".

E' forse questo il fine della giornata trascorsa assieme: far battere all'unisono i propri cuori e rimarcare l'importanza della collaborazione nell'ambiente lavorativo, che non può che giovare alla produttività dell'azienda.

Con la speranza che questo sia il primo di tanti eventi di questo 2011 solo all'inizio, colgo l'occasione di ringraziare tutti coloro che hanno reso possibile la buona riuscita dell'evento e tutti i partecipanti che hanno allietato queste ore anche solo con la loro semplice ma indispensabile presenza.

*Il presidente Sezionale
Maria Antonietta Miccoli*

14° TROFEO DI PESCA ANAGNI-FROSINONE

Ormai è una tradizione, il trofeo di pesca inaugura la stagione "all'aperto" per le attività sportive che riguardano il gruppo sezionale di Anagni-Frosinone.

Il 19 marzo ci siamo ritrovati nella splendida cornice del laghetto di Amaseno con il primo timido sole che iniziava a riscaldarci, per l'ennesima sfida e per l'ennesimo sfottò...

Siamo così giunti, nel giorno della festa del papà, alla quattordicesima edizione che vedeva genitori e figli incontrarsi; preparate tutte le attrezzature in un silenzio surreale è iniziata la gara vera e propria. A quel punto è completamente cambiato lo scenario: sembrava di assistere ad una animata partita di calcio tipo derby dove mogli, fidanzate e nipotini componevano la famosa "OLA" ad ogni lancio di canna. C'è da registrare anche una invasione di "laghetto" prontamente bloccata da Pedro e Massimo che oltre ad organizzare in modo superbo la gara sono stati costretti ad eseguire anche un impeccabile servizio d'ordine (il fisico glielo permette).

Ma come si sa ogni mondo è paese, e la sfida finisce sempre a tarallucci e vino. Come saprete i premi del gruppo di Anagni-Frosinone non sono più coppe e medaglie ma generi commestibili (prosciutti, formaggi e vino) ed inoltre l'organizzazione per tutti i presenti, vincitori e vinti, ha preparato un ricco rinfresco che ha soddisfatto tutti. Come al solito ci dispiace per gli assenti che se vogliono potranno recuperare il prossimo anno.

Classifica della gara:

1° classificato De Carolis Damiano con 16 trote

2° classificato Visca Paolo con 12 trote

3° classificato Chiarlitti Igino con 11 trote



Franca Carcasole



Armando Montanaro ancora alla ribalta nelle gare di atletica leggera

All'ARENA di MILANO si sono svolti i Campionati Regionali di Atletica Leggera cat. Master. Il nostro socio e assidua guida del Museo Armando Montanaro si è riconfermato ancora una volta campione regionale categoria M.60 sulla distanza dei 200 e 400 metri piani.

Tantissimi complimenti ad Armando e auguri per le sue prossime vittorie!

Anagni-Frosinone Torneo di Tressette

Venerdì 11 Marzo 2011, nella sede sociale del Gruppo Lavoratori Seniores sezionale Anagni-Frosinone, si è tenuto il secondo torneo di tressette secondo le regole italiane. Il torneo ha visto la partecipazione di molti soci sia in attività che in quiescenza. Le iscrizioni per poter partecipare erano state fissate come termine ultimo venerdì quattro marzo, mentre il sorteggio per formare le coppie ed il relativo calendario d'incontri si è tenuto lunedì sette marzo. Il torneo si è svolto nell'unica giornata di venerdì 11 marzo dalle h. 17,30 fino alle h.22,00. Sei sono stati i gironi formati che prevedevano l'eliminazione diretta della coppia che perdeva. Erano previsti però anche dei ripescaggi in modo che ogni coppia avesse un'ulteriore opportunità per poter accedere al turno successivo. Si giocava al meglio della media delle tre partite, la prima, la rivincita ed eventualmente la bella.

La finalissima ha visto contrapposte le coppie Bianchi Guido-Liburdi Lorenzo contro Zambon Giuseppe-Nascetti Marco. Il torneo è stato vinto dalla coppia Bianchi Guido-Liburdi Lorenzo alla bella in quanto la prima partita è stata vinta dalla coppia Zambon Giuseppe-Nascetti Marco. Nelle altre partite non c'è stata storia per i perdenti in quanto i vincitori sono stati aiutati anche dalla fortuna, componente determinante che non può mai mancare per essere tali. Con toni scherzosi, gioiosi e sempre nel rispetto reciproco, i partecipanti hanno determinato quel clima ottimale, da rendere la manifestazione ben riuscita. Al termine del torneo, pizza e birra in abbondanza sono stati offerti dall'organizzazione del Gruppo Sezionale, in modo da concludere la serata in letizia. Le quattro coppie prime classificate contente e soddisfatte si sono accomiate con un arrivederci al prossimo torneo.

Guido Bianchi



Manuele Trovò trionfa due volte in Cina

Il 25enne di Samarate si è laureato campione del mondo nelle due specialità di kung-fu wushu

Il figlio della nostra socia Graziella Zocchi, Manuele, venticinquenne laureato in chimica, pratica Kung Fu Wushu sin da bambino e da alcuni anni studia la disciplina Shaolin con grandissima dedizione e talento, seguito dai suoi maestri, i discepoli Shaolin Shi Xing Mi (Walter Gjergja) e Shi Xing Cang (Valter Carboni) presso il loro centro culturale Shaolin di Milano, Shaolin Wuseng Houbeidui Italy.

Manuele in questi anni, coadiuvato dai suoi maestri, ha anche avuto modo di trascorrere alcuni mesi direttamente a Shaolin in Cina, allenandosi 6 - 8 ore quotidiane, ed è quindi partito per i campionati mondiali ottimamente preparato e conscio dell'altissimo livello necessario per poter ottenere un risultato importante.

Nessuno però poteva aspettarsi quanto è successo in Cina ...

Domenica 17 Ottobre 2010 Manuele ha disputato la categoria "forme armi lunghe", una delle più numerose, ottenendo un risultato eccezionale: primo, campione del mondo!

Martedì 19 Ottobre 2010 ha quindi disputato la categoria "forme Shaolin mani nude", ancor più numerosa della precedente ed una fra le più ambite ed importanti di tutta la manifestazione, ottenendo un risultato incredibile: nuovamente medaglia d'oro, ex aequo con l'atleta della nazionale cinese, campione del mondo!

Sventola dunque il tricolore per la prima volta su queste specialità orientali di cui **Manuele è allenatore certificato** per la Fiwuk-Coni Un atleta occidentale non aveva mai vinto le categorie Shaolin, un risultato assolutamente inatteso e che corona anni di grande impegno e sacrificio da parte di Manuele, dei suoi maestri, della famiglia e degli amici, della fidanzata Alice D'Agostino, anche lei campionessa italiana di queste discipline, che l'hanno sempre supportato nel suo percorso di studio.



Manuele in allenamento sulle montagne circostanti il monastero Shaolin

AGUSTA-MV

C A P O D A N N O 2 0 1 1
A N C O R A M E R A N O ! ! !

Ancora un Capodanno a Merano!?!? Perché no, si ritorna in una città accogliente che conosciamo già ma che riserva ancora tante cose da approfondire o da scoprire, senza dimenticare il mercatino!

Anche le escursioni possono essere in luoghi nuovi e non scontati.

ROVERETO con la sua monumentale campana "Maria Dolens" (altezza mt. 3,36, diametro mt. 3,21, peso 226,39q.li) in una cornice suggestiva: passeggiate tra le 85 bandiere di tutto il mondo, sosta nel museo ricco di testimonianze, visite ai presepi doni di grandi uomini e grandi associazioni umanitarie.

Abbazia agostiniana di Novacella, una delle più prestigiose del nord Italia, grandioso complesso di edifici religiosi e civili, punto di riferimento culturale di tutto il Tirolo, ancora oggi è sede di un collegio per ragazzi delle scuole medie.

Cortina d'Ampezzo perla delle Dolomiti Venete, rinomata stazione di vacanze "esclusive" con i suoi alberghi, le sue ville, i suoi negozi in una cornice di monti tra i più belli di tutte le Alpi.

Lago di Misurina splendido in un pomeriggio di sole con la sua distesa ghiacciata e la seggiovia tra gli abeti ricchi di neve.

Il museo dei trenini di Rablà con tutto il Tirolo ricostruito in un ambiente caldo e affascinante come lo sono solo alcuni luoghi di favola e ricordi di infanzia.

Infine, al ritorno, **TRENTO** con il Castello del Buon Consiglio (una vera sorpresa) visitato con la guida, attenta nel farci rilevare ogni particolare, le vie del centro storico con i palazzi affrescati, l'imponente duomo a ricordarci la città dei principi Vescovi e il famoso e controverso Concilio Ecumenico tra i più lunghi della storia della chiesa (1545-1563).

E' stato bello ritrovarci, passare insieme ore serene e già sperare di ritornare magari in primavera per la fioritura dei meli.

Pinuccia e Michele

Molte volte, quando raggiungi una certa età, ti ricordi dei tempi lontani e dimentichi quelli che hai appena trascorso, non farci caso capita a tutti, dicono che sia un buon segno perché sei diventato anziano, allegria.....

In questi giorni mi vengono in mente momenti della seconda guerra mondiale in particolare quelli dei bombardamenti sulle città, sugli stabilimenti, sui ponti, sulle stazioni ferroviarie e su tutti gli altri obiettivi importanti. Il ricordo degli allarmi che periodicamente suonavano e che ti costringevano a lasciare frettolosamente il posto di lavoro e via a cercare un rifugio o una situazione che ti sembrava più sicura.



S. Anna

A Vergiate alcuni andavano verso il paese, altri in chiesa oppure vicino al cimitero sicuri che lì non avrebbero mai colpiti, altri si rifugiavano in qualche osteria dove, se fossero morti, sarebbero morti soddisfatti e allegri. Un giorno l'allarme suonò mentre eravamo in mensa, avevamo appena iniziato a mangiare quella porzione di riso che giornalmente ci veniva servito; pochi si mossero, i più continuarono a mangiare incuranti del pericolo, la fame era troppa per lasciare il cibo a metà. Che bombardassero pure, ma guai a mollare.

Il ricordo di quel riso (era quasi sempre riso perché nel vicino Piemonte se ne trovava in abbondanza) e di quella gavetta in alluminio ricolma di cibo qualche volta mi ritorna ancora in mente.

Da un lato ci aiutava a sopravvivere grazie all'Azienda che ce lo forniva, ma in qualche rara occasione era dura accettarla. Con il riso c'era anche la carne che navigava in superficie, ma si poteva rinunciare? No! Si chiudevano gli occhi e con molta naturalezza si continuava a mangiare e se un giorno proprio non ce la facevi bastava mettere la gavetta a lato perché più mani si



Vergiate

allungassero in fretta per afferrarla. Era veramente fame, tanta, tanta fame. Non sembrerà vero ma nessuno reclamava, nessuno allontanava la gavetta, nessuno aveva problemi di stomaco o intestinali, sembrava che quel cibo fosse anche corroborante.

Oltre ai posti già elencati dove ci si rifugiava durante gli allarmi un altro era molto frequentato: il bosco che si estende nei pressi di Sesona, paese limitrofo e molto vicino allo stabilimento e perciò raggiungibile in breve tempo. E il bosco era il mio rifugio preferito. In quel momento in Siai a Vergiate lavoravano circa tremila /tremilacinquecento dipendenti dei quali circa mille erano donne.

E nel bosco capitava anche di fare strani ed inconsueti incontri che, nell'ingenuità dei nostri quattordici anni, non potevamo capire. Eravamo ancora bambini, i nostri eroi erano Coppi, Bartali, l'Inter, la Juve, Meazza e Piola, non c'era molto altro in cui credere.

Non eravamo certo i quattordicenni di oggi: svegli e informatizzati!

A quei tempi l'unico svago era l'oratorio e noi eravamo proprio "i marturei dell'uratori", come spesso mi chiamava colui al quale ero stato affiancato in azienda, colui che mi faceva da maestro sia per quanto riguardava il lavoro che per gli insegnamenti che mi impartiva.



S. Anna

Si in effetti allora eravamo in molti a frequentare l'oratorio, era uno dei pochi luoghi dove ci si poteva riunire, dove si poteva giocare, fare incontri e belle amicizie, dove il Don ci raccontava di un uomo che duemila anni fa aveva moltiplicato i pani e i pesci e trasformato l'acqua in vino e poi via di corsa a giocare con le figurine o alla lippa, ma soprattutto a calcio magari con una palla fatta di stracci; quando ci hanno regalato un pallone vero fu grande festa!

Eravamo molto ingenui un po' ignoranti ma molto felici.

Molti obiettivi venivano bombardati e distrutti, mentre gli stabilimenti della Siai Marchetti sia di Sesto Calende che di Vergiate venivano risparmiati. Quali erano le ragioni per le quali ciò avveniva?

Eppure lo stabilimento di Sesto era grande come un paese, più o meno 40.000 metri quadri; un obiettivo facile da colpire. Il ponte in ferro sul Ticino, che subì una decina di attacchi prima di essere distrutto, era a pochissima



Vergiate

distanza.

Vergiate con i suoi capannoni messi in bella fila, trecento metri per ottanta, un viale al centro, una ferrovia a lato, più facile di così!

E poi centinaia di velivoli prodotti e in produzione SM82 e SM79, i primi potevano trasportare quaranta soldati equipaggiati più mezzi leggeri da combattimento, i secondi, con i loro siluri, avevano già affondato navi da carico e navi da guerra inglesi e americani.

Eppure siamo sempre stati trascurati, dimenticati come se non esistessimo.

Ricordo che S. Anna fu colpita ma forse perché a fianco vi era la base della Xa Mas, a Vergiate cadde qualche bomba nel bosco, dove venivano nascosti pochi velivoli e, in bella mostra, alcuni simulacri in legno identici a quelli veri.

Di questi ultimi nessuno fu mai colpito, anzi un giorno, si dice che

CAMPINI - CAPRONI

oltre alle quattro bombe lanciate da un velivolo inglese ne fu lanciata una di legno sulla quale era scritto in un buon italiano "mica siamo fessi".

Durante e dopo la fine della guerra in molti si sono chiesti perché nulla successe alla nostra ditta.

Solo dopo alcuni anni un giorno fu il Sig. Bepi Capè, in quel momento Vice Direttore Commerciale, a farci una confidenza e chiarire il mistero. Il Sig. Capè era nipote di Luigi Capè il quale era fondatore, proprietario e Amministratore Delegato dell'azienda. Grazie al suo grande carisma si era guadagnato molto rispetto sia nel mondo industriale che in quello politico e militare. Le sue conoscenze e le sue amicizie tra gli alleati, gli avevano permesso di guadagnarsi una tale fiducia che permise non solo di salvare la ditta e Vergiate dalla distruzione ma di salvare anche i paesi limitrofi. Oltre a questo grande e risolutivo intervento che ha salvato non solo le strutture ma soprattutto molte vite umane, il Commendator Capè va ringraziato per tutti coloro che hanno potuto continuare a lavorare in SIAI evitando di andare in guerra, per aver creato una grande società, per aver dato un lavoro a migliaia di dipendenti e benessere al territorio nonché per aver fatto conoscere la società e la città di Sesto Calende nel mondo.

Una grande società entrata poi in quella grande Azienda che oggi è AgustaWestland, la quale è riuscita a valorizzare le vecchie strutture creando posti di lavoro serenità sociale e benessere nella zona. Credo quindi che sia giusto ricordare Luigi Capè, uno dei più grandi imprenditori della nostra zona, troppo schivo alla pubblicità e troppo presto dimenticato. Luigi Capè è mancato prematuramente nel gennaio del 1945 quando ancora c'era bisogno del suo ingegno e delle sue grandi capacità per dare maggior impulso alla sua azienda che in quel momento, come tutta l'industria aeronautica italiana, stava affrontando le prime difficoltà dovute alle condizioni dettate dagli alleati. Le sue spoglie riposano nel cimitero di Sesto Calende dove nella sua cappella il Gruppo Anziani Siai ha posto una targa ricordo. Spero che qualcuno ancora oggi, riconoscente, porti un fiore e vorrei, se me lo concedete in una prossima occasione, parlare ancora di Lui.

Bruno Menzago

L'ing. Secondo Campini, nato a Bologna il 28 agosto 1904, si laureò nel 1929 e cominciò subito a studiare la propulsione a reazione. Nel 1931, grazie all'appoggio della ditta Costruzioni Meccaniche Riva di Milano, realizzò il primo motoscafo al mondo spinto da un motore idrogetto, inoltre aveva presentato al Ministero dell'Aeronautica una relazione su di un nuovo propulsore che prometteva di dare agli aerei quote e velocità molto elevate.

Il 5 febbraio 1934, il Ministero dell'Aeronautica e l'ing. Campini firmarono un contratto per costruire due aeroplani con motori a reazione e una fusoliera per prove sperimentali; dato che la ditta del progettista non aveva i mezzi sufficienti per realizzare i propri disegni si affidò alla Società Aeroplani Caproni di Taliedo. Il termine per la consegna dei prototipi fu stabilito al 31 dicembre 1936, ma a causa delle difficoltà tecniche e dell'aumentare dei costi, si chiese al Sottosegretario dell'Aeronautica generale Valle di rimandare a date successive. Si costruì quindi una fusoliera per prove statiche (conservata sino al 1950 a Taliedo poi acquistata dal Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano) con un motore che dava una spinta a punto fisso di circa 700 kg. Successivamente vennero approntati due prototipi con matricola militare M.M.487 e M.M.488. Purtroppo i ritardi accumulati permisero all'Heinkel He.178V1 tedesco di diventare, il 27 agosto del 1939, il primo jet della storia.

Il 27 agosto 1940 il primo prototipo fu provato in volo per 10 minuti sul campo di Taliedo dal grande pilota Mario De Bernardi (1893-1959) che ha avuto una vita intensa e piena di imprese, nel 1926 il pilota vinse, tra le altre, la "Coppa Schneider" a Norfolk, negli USA.



L'esemplare conservato al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle

Questa competizione era stata ideata dall'ingegnere francese Jacques Schneider nel 1913, per favorire il progresso tecnologico soprattutto in

campo motoristico, Successivamente, il 16 settembre fu effettuato il primo volo contrattuale dalla durata di 5 minuti e questo collaudo è servito anche per apportare migliorie al secondo prototipo.

Dopo una pausa nella quale furono effettuate solo prove a terra, causata dall'infortunio del pilota De Bernardi che si ruppe un tallone, l'11 aprile 1941 ripresero i voli. Il 1° giugno dello stesso anno il Campini-Caproni effettuò il sesto volo della durata di 5' per una dimostrazione al sottosegretario Pricolo in visita alle officine di Taliedo. Dopo aver risolto

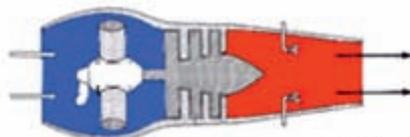


La fusoliera del CC2 conservata al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano

vari problemi con i motori, De Bernardi trasportò i primi passeggeri di jet al mondo: l'ing. Pedace il 5 novembre e il comm. Guasti il 29 novembre.

Il 30 novembre 1941, alle ore 14:47 Mario De Bernardi e l'ing. Giovanni Pedace (segretario della Associazione Pionieri d'Italia) compirono un volo ufficiale a bordo del secondo prototipo, tra l'aeroporto Forlanini di Milano e l'aeroporto di Guidonia a Roma, sorvolando Pisa ed atterrando alle 16:58 dopo aver percorso 475,554 km alla media di 217,147 km/h.

Il "postbruciatore" non venne mai attivato per risparmiare carburante secondo il volere del pilota. Fu un grande successo, tanto che Mussolini si complimentò personalmente con De Bernardi e vennero effettuati dei voli a bassa quota su Roma, dopo ripetuti annunci via radio. In tutto il mondo questo evento destò scalpore e ben 33 Stati si complimentarono con il governo



Il motore del CC2



Il Campini-Caproni C.C.2 durante il volo Milano-Roma del 30 novembre 1941 italiano. Questi voli vennero omologati dalla F.A.I. (Federation Aeronatique Internationale) come primi al mondo per un aereo con motore a reazione dato che non si era a conoscenza del progetto segreto del tedesco Hans von Ohain e del gruppo Heinkel, i quali come già scritto precedentemente, riuscirono a far volare lo straordinario He.178 esattamente un anno prima, il 27 agosto 1939.

Questo velivolo non era dotato di un vero e proprio motore a reazione, ma la propulsione era fornita da un sistema ibrido (chiamato anche "motoreattore") con un motore alternativo che azionava un compressore assiale composto da 3 stadi con alette a passo variabile ed una camera di combustione finale (una sorta di post-bruciatore). Il motore alternativo era un Isotta Fraschini "Asso" da 900 CV. La spinta era di 950 kg.

Presso il centro sperimentale di Guidonia il Campini-Caproni fece solo pochi voli per il rilievo delle caratteristiche e alla fine venne accantonato in un Hangar, fu fatto saltare dai tedeschi in data imprecisata.

Il secondo prototipo uscito dall'officina nel 1941, fece solo poche prove a terra ed un volo contrattuale ma non venne mai inviato a Guidonia quindi sopravvisse alla guerra in ottime condizioni, ora esposto al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle quale testimonianza di una scommessa tecnologica affascinante anche nella sfortuna.

Graziano Buratti

Venerdì 21 Gennaio ricorreva l'anniversario della tragedia del PP2, dove persero la loro giovane vita, il Comandante Raffaele Longobardi con i Flight Test Massimo Colombo, Stefano Novelli e Gilberto Tintori.

Al tradizionale appuntamento presso il cippo a ricordo posato a Cameri, erano presenti i famigliari, una delegazione del Gruppo .Lavoratori Seniores Agusta-MV ed alcuni colleghi delle Prove di Volo, uniti in un breve momento di preghiera.

Come di consuetudine, il nostro ormai ex collega Ing. Giorgio Vismara, ha aperto la cerimonia ricordando con commozione quel tragico giorno e ricordando a tutti noi che, anche grazie al sacrificio di questi nostri quattro amici, siamo riusciti ad ottenere un successo a livello mondiale dell'EH101.

La sera stessa nella Chiesa di Cascina Costa, come ormai da diciotto anni, i colleghi delle Prove di Volo con famigliari e amici si sono ritrovati per la S. Messa commemorativa.

Come disse alcuni anni fa il Tenente Colonnello Ciorra, della base militare di Cameri, il 21 Gennaio sarà ricordato come il giorno della memoria sia di tutto il personale caduto dell'Aeronautica Militare sia dei nostri colleghi.

Sicuramente questa giornata rimarrà sempre scolpita nel cuore di tutti noi che abbiamo vissuto così da vicino quella terribile tragedia.

Bianca Brotto

.....per non dimenticare





Italo Carnelli ci ha lasciati lo scorso 8 Dicembre a soli 69 anni.

Inizia la sua attività in Agusta, subito dopo il diploma, nella Direzione Controllo Qualità sulla linea Sikorsky dove rimane fino al 1973. In seguito, nell'ambito della Direzione Assistenza, diventa il principale attore del processo di miglioramento dell'A109 in particolare verso i clienti USA e Messico. Lascia l'Agusta nel 1993 per ricoprire la carica di responsabile del Controllo Qualità della Lario Helicopter Service del gruppo Elilario e contribuisce all'entrata in servizio degli elicotteri Agusta in questa società. Nel 1998 assume l'incarico di Maintenance Manager per gli elicotteri Elilario nel servizio Off-Shore e EMS. Nel 2003 diventa Responsabile dell'Ufficio Approvvigionamenti fino alla metà del 2008, quando lascia Elilario e si ritira in pensione.

Non è purtroppo riuscito a godersi pienamente né la pensione né, soprattutto, la sua amata famiglia e non è riuscito a dedicarsi a quelle attività che sicuramente sognava di fare dopo un'intensa vita di lavoro.

Ha contribuito con professionalità ed impegno alla crescita dei nostri modelli e, nonostante gli ultimi tempi trascorsi in Elilario, ha sempre tenuto stretti ed amichevoli contatti con molti di noi.

Un caldo abbraccio ai famigliari ai quali siamo particolarmente vicini

Il figlio Alessandro
I compagni di lavoro e di viaggio Marina, Giuliano, Silvano

Il 6 Gennaio 2011, a 76 anni, **Ambrogio Limeri** ci ha lasciati stroncato da un male che da tempo combatteva. Dedicò, orgoglioso, 30 anni della sua vita all'azienda ed è proprio per questo che i famigliari hanno voluto dare la triste notizia ai suoi colleghi e amici di lavoro. Ci sarebbero tante cose da dire, ma il ricordo stringe forte la gola e fa affiorare le lacrime.
Ciao Ambrogio!



Negri Giuseppe, classe 1929, alla soglia degli 82 anni, è mancato all'affetto dei suoi cari il 9 febbraio scorso, a sole due settimane dalla scomparsa della moglie.

Aveva terminato la sua attività lavorativa al macchinario presso il Reparto Attrezzature, circa 28 anni fa.

Lo ricordiamo come persona umana, gentile, riservata e disponibile con tutti.

Rinnoviamo le nostre più sentite condoglianze.

Il 1 Marzo scorso, a 84 anni, è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari **Mario Tramarin**. Spostatosi dal Veneto alla Lombardia per cercare un posto di lavoro, la nostra Azienda gli ha subito offerto un posto nel reparto moto MV. Grazie a questa opportunità ha potuto costruire un futuro sereno e stabile per sé per la sua famiglia. Ricordava sempre con gioia e con affetto l'esperienza lavorativa in Agusta, orgoglioso di aver contribuito, seppure in piccola parte, al successo della MV Agusta e della nostra Azienda.



Il 12 marzo, a soli 56 anni, è scomparso prematuramente il socio **Luigi Malizia**, per gli amici "Gino". Persona sensibile e socievole, Gino ha lavorato dapprima nello stabilimento di Frosinone e poi in quello di Anagni. È stato consigliere del Gruppo Sezionale di Anagni e Frosinone, funzione nella quale si è contraddistinto per la serietà e la serenità che poneva in ogni sua azione. Era quasi giunto al traguardo della pensione ma una malattia tremenda lo ha assalito, lui ha lottato con coraggio e determinazione, non ne aveva paura anzi ne parlava con serenità e tranquillamente ci incoraggiava quando il discorso inevitabilmente cadeva sul suo stato di salute. Lui dava coraggio a noi! Se ne è andato con il suo solito splendido sorriso sulle labbra, come per incoraggiarci, per darci fiducia con il suo consueto atteggiamento. Appassionato cacciatore e vero amante della natura, siamo certi che starà già camminando per i boschi ed i prati celesti dell'aldilà con il suo meraviglioso sorriso.

Ciao caro Gino

Le convenzioni del GLA

Per il dettaglio delle condizioni consultare la Intranet aziendale nella sezione
"Servizi & Risorse --> Associazioni e Tempo Libero-->Gruppo Lavoratori Agusta Seniores"
o il sito Internet <http://www.glaagusta.org>

ACQUA1VILLAGE

Fitness e benessere

Via Guercino, 1 - Castano Primo
Tel. 0331.883769
V.le Ticino, 82 - Gavirate - c/o Centro
Commerciale Campo dei Fiori
Tel. 0332.839511

ASSICURAZIONI AXA

C.so Roma, 3 - Castano Primo
Tel. 0331.877557
Email: ag1116@axa-agenzie.it

BIELLI VIAGGI

Via Locarno, 38 - Samarate
Tel. 0331.720094
Via Don Minzoni - Gallarate
Tel. 0331.777079

CHARMING ITALIA

Presidio sanitario

(cardiologia-dermatologia-dietologia)
Via Castelfidardo, 19 - Busto Arsizio
- tel. 0331 685065
<http://www.charmingitalia.it>
Num. Verde 800 58 29 60

FILATELIA NUMISMATICA LONATESE

di Lanceni Norberto
Via Cavour, 3 - Lonate Pozzolo
Tel. 0331.669749
<http://www.filatelianumismaticalonatese.it>
email:
lonatese@filatelianumismaticalonatese.it

MACELLERIA BEMBO

Alimentari, carni, pasticceria e tante
cose sfiziose....
Via dei Novaj 1, Cardano al Campo
Tel. 0331.734200
Via Campagna 2, Ponte Tresa

MAGa - Museo d'Arte Moderna Gallarate

I tesserati del G.L.A. Seniores, alla
presentazione della tessera sociale
presso la biglietteria del museo,
avranno diritto al pagamento del
biglietto con tariffa ridotta (5 Euro)

ODONTOBI

Centro odontoiatrico

Via Aronco, 5 - Castelletto Ticino
Tel. 0331.962405

PISCINE LAGHETTO

Convenzione valida **esclusivamente**
presso la sede di
Agrisilos Srl - Ex s.s. Padana Inferiore
11/c - Vescovato
tel. +39 0372 819411
fax. +39 0372 819429
info@piscinelaghetto.com
<http://www.piscinelaghetto.com>

POLIAMBULATORIO SPECIALISTICO

riabilitazione e terapia fisica
Piazza Garibaldi 10/b - Sesto Calende
Tel. 0331.920467

STUDIO DENTISTICO

Dott. Biasio Luca Antonio
Samarate - Via Dante 12
Tel. 0331.720037
Cassano Magnago - Via E. Fermi 6
Tel. 0331.281147

CONCESSIONARIA FIAT - Masera&Bacelliere S.p.A

Cassano Magnago - Via Marconi
92/94
Gallarate - Via Ferrario 8
Sesto Calende - Via Matteotti 53
Tradate - Via Europa 10

CONCESSIONARIA PEUGEOT - Carlo Mara Silcar s.r.l.

Via Busto-Fagnano 20 - Olgiate Olona
Tel. 0331634120
Viale Milano 31 - Gallarate
Tel. 0331777527

CONCESSIONARIA MITSUBISHI Autorex S.r.l.

Via Busto-Fagnano 6 - Olgiate Olona
Tel. 0331.632683 int. 206
Sig. Marco Raimondi
Email: vend3@autorex.it
S.S. del Sempione 49 Sesto Calende
Tel. 0331.913320
Sig. Simone Molteni
Email: autorexsesto@autorex.it

CONFORAMA

Via Sempione, 72 - Vergiate
Tel. +39.0331.941411-423
<http://www.conforama.it>

ERREDI PELLETERIE

Concessionario di zona SANSONITE,
LACOSTE, TIMBERLAND E KUVE'
Via Pasquee 13 - Vergiate
Tel. 0331.946191

EMMEZETA MODA

Arredamento, Elettrodomestici, Brico
e Tempo Libero, Audio, Video,
Informatica
Via Sempione 56 - Vergiate

RIG HOUSE

Via Magenta 50 - Busto Arsizio
Tel. 0331635461
www.righthouse.com

RISTORANTE "IL MANIERO"

Via Mazzini, 3 - Vizzola Ticino
Tel. 0331.230812
<http://www.ilmanieroristorante.it>

RISTORANTE "L'Officina del Gusto"

Via Nino Locarno 18 - Samarate
Tel. 0331.720349 Mob. 339.4047702
e-mail: sportyc@libero.it

RISTORANTE IL RISTORO

Via Giuseppe Verdi 29/a - Samarate
Tel. 0331.720000
Mob. 348.9582792

SORELLE RAMONDA

Via R.Sanzio 2 - Gallarate
Tel. 0331.771463

STUDIO LEGALE AVV. ANTONIO FOTI

Corso XX Settembre, 19 angolo Via
IV Novembre, 1/B
21052 Busto Arsizio
Tel. 0331-62213
Fax 0331-679418
Via S. Martino della Battaglia n. 7 -
21100 Varese
Tel./fax 0332/236028

STUDIO OCULISTICO

Dott.ssa Paola Velati
Via Ferrario, 32 - Gallarate
Tel. 0331 783555

TEATRO CONDOMINIO TEATRO DELLE ARTI

Ingresso o abbonamento a prezzo
ridotto per tutti gli spettacoli

YAMAMAY - FUTURA VOLLEY

Busto Arsizio - Via della Concordia 8
Tel. 0331.234043

SEGRETERIA:

Dal lunedì al venerdì dalle 9,15 alle 11,45 - Tel/fax 0331.229331 - email segreteria@glaagusta.org

SEDE ESTERNA:

(Museo) Martedì e mercoledì dalle 14,00 alle 18,00 - Tel. 0331.220545 - Fax 0331.222807 - email: museo@glaagusta.org

C/C POSTALE: N. 11498219 intestato a Gruppo Lavoratori Anziani D'Azienda Agusta - Via G. Agusta Cascina Costa -
21017 Samarate (VA)