

PASSIONE ED ECCELLENZA TECNOLOGICA

Il Museo Agusta raccoglie testimonianze originali su una grande storia industriale italiana. Dal primo volo del fondatore Giovanni Agusta nel 1907 ai primi velivoli degli anni 20 fino al gruppo AgustaWestland di oggi, leader mondiale negli elicotteri, passando attraverso le gloriose moto MV Agusta

È stato recentemente inaugurato presso la sede dell'Agusta il Museo Agusta, che raccoglie centinaia tra cimeli, documenti, prototipi e modelli di aerei, elicotteri, moto e componenti, con cui si ripercorre quasi un secolo di storia dell'industria meccanica e aeronautica italiana. Il Museo è sorto nelle immediate vicinanze del comprensorio industriale di Cascina Costa, sede di Agusta, su iniziativa del Gruppo Lavoratori Anziani dell'Azienda e attivamente sostenuto dall'Azienda stessa, raccoglie centinaia tra cimeli, documenti, foto, disegni, esemplari, prototipi, modelli e ricostruzioni in scala naturale o ridotta di aerei, elicotteri, moto, componenti, che ripercorrono quasi un secolo di storia dell'industria meccanica e aeronautica italiana.



RARE TESTIMONIANZE

È la prima volta che vengono raccolte insieme testimonianze di una singolare storia industriale, che rischiavano di rimanere altrimenti disperse, anche se un prezioso, pur parziale, precedente è costituito dal Museo della Tecnica e del Lavoro a Gallarate, aperto dal 1977 al 1993, che raccoglieva numerosi modelli di moto, lascito della famiglia Agusta al Gruppo Lavoratori Anziani dell'azienda.

Tra i principali oggetti in mostra al Museo Agusta di Cascina Costa (oltre ai prototipi di alcuni dei modelli di elicottero storicamente più importanti, come l'A105, l'A109 e l'AB47, che saranno ospitati nel prato esterno al Museo) figurano:

- il prototipo dell'elicottero monoposto A103 realizzato alla fine degli anni '50;
- modelli scala 1:10 e modellini scala 1:50 di elicotteri della lunga storia Agusta;

La tradizione Agusta risale agli albori della storia dell'aviazione: nel 1907 Giovanni Agusta, il fondatore della Società, decolla con il suo primo velivolo. Dal 1923 in poi la Società, insediata a Cascina Costa (VA), si dedica alla progettazione, produzione e manutenzione dei velivoli ad ala fissa. Successivamente, morto Giovanni e succedutigli i membri della famiglia, Agusta amplia progressivamente la propria attività, soprattutto dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale, lavorando e producendo su licenza velivoli Fiat, Breda, IMAM e SIAI. Con la fine del secondo conflitto

Ubbiali, da Gary Hocking a Phil Read fino a Giacomo Agostini), con 37 Campionati Mondiali Marche, 38 Campionati Mondiali Piloti, 270 Gran Premi Mondiali vinti. Nel 1977, tuttavia, con la concentrazione dell'Azienda in campo elicotteristico e la concomitante crisi del settore motociclistico, l'attività agonistica viene sospesa e nel 1988 MV Agusta viene messa in liquidazione.

NEL MONDO ELICOTTERISTICO

Nel 1950, venute meno le restrizioni poste dagli alleati, a Cascina Costa riprende l'attività aeronautica con la realizzazione di una piccola serie di biplani. Per garantire un'ulteriore

un'altra società (Elicotteri Meridionali) per ampliare le capacità produttive. Da queste esperienze di produzione su licenza, Agusta matura in breve tempo una capacità autonoma di ricerca e sviluppo. La sua consacrazione tra i protagonisti del volo verticale avviene con il biturbina leggero A109, un progetto con caratteristiche innovative ad alte prestazioni interamente realizzato da Agusta, e il cui primo volo è del 1971, poco dopo la morte di Domenico Agusta. Una tappa fondamentale nel successivo sviluppo delle tecnologie elicotteristiche di Agusta verrà poi segnata nel 1983 dall'elicottero controcarro A129 Mangusta, primo elicottero da combattimento completamente progettato e realizzato in Europa.

UNA STORIA LUNGA UN SECOLO

mondiale Agusta viene a trovarsi in una fase di stallo a causa del divieto posto dagli alleati alla prosecuzione della produzione aeronautica. Domenico Agusta, figlio di Giovanni, a capo dell'azienda, decide di diversificare la produzione.

SUCCESSO INTERNAZIONALE

L'esempio di questa diversificazione, che rimarrà poi più impresso nella memoria comune, è l'ingresso nel

espansione delle attività viene assunto l'ing. Filippo Zappata, uno dei più brillanti progettisti aeronautici dell'epoca, cui sono legati i progetti relativi al bimotore AZ1 e al quadrimotore AZ8, che effettua il suo primo volo nel 1958. Ma la vera svolta si ha nel 1952, quando Agusta entra nel mondo del volo verticale firmando un accordo con l'americana Bell per la produzione su licenza di elicotteri.

Due anni dopo decolla il primo elicottero realizzato dall'azienda - l'Agusta-Bell 47G - e nel 1956 sono già 100 gli elicotteri consegnati in tutta Europa.

La produzione di elicotteri riceve un notevole impulso negli anni '60 attraverso analoghi accordi con altri costruttori USA (Boeing e Sikorski). Acquisita esperienza nella tecnologia elicotteristica e

sviluppate significative capacità commerciali e di assistenza, l'azienda s'impone nel difficile mercato mondiale dell'ala rotante con una grande varietà di modelli per molteplici impieghi, che suggeriscono di avviare a Frosinone

AEREI, ELICOTTERI, SISTEMI AEROSPAZIALI

Nel 1973 la famiglia Agusta vende il 51% della società all'Ente di Stato EFIM che punta a realizzare un "polo aerospaziale" acquisendo via via varie aziende a carattere aeronautico e tecnologico e ponendole sotto il controllo di Agusta.

Nasce così il Gruppo Agusta, una grande realtà industriale da 10.000 dipendenti, che arriverà ad articolarsi in tre divisioni: la Divisione Aeroplani, comprendente la SIAI Marchetti (la storica Società Italiana Aeroplani e Idrovolanti, produttrice di apparecchi noti in tutto il mondo fra cui quelli delle prime trasvolate atlantiche), la Caproni Vizzola (altra storica società aeronautica del varesotto, produttrice fra l'altro degli storici trimotori della prima guerra mondiale), e l'Industria Aeronautica Meridionale; la Divisione Elicotteri, comprendente la Costruzioni Aeronautiche G. Agusta, la Elicotteri Meridionali e la Breda Nardi Costruzioni Aeronautiche; e infine la Divisione Sistemi Aerospaziali, comprendente la Ottico Meccanica Italiana (OMI), la Fonderie e Officine Meccaniche di Benevento e l'Agusta Sistemi. Il notevole ritmo di sviluppo e i successi commerciali aprono al Gruppo la strada della cooperazione



settore motoveicoli, attraverso la Meccanica Verghera, fondata nel 1945, i cui modelli con il marchio MV Agusta diventeranno noti in tutto il mondo. In 25 anni più di 3000 vittorie arrideranno ai piloti della scuderia (da Leslie Graham a Carlo

con le altre industrie elicotteristiche europee. Alla fine degli anni '70 viene avviata con l'inglese Westland la progettazione dell'elicottero trimotore EH101 e nel 1987 prende il via il programma NH90 per un elicottero bimotore multiruolo, in collaborazione con le industrie aeronautiche francesi, tedesche e olandesi.

DALLA CRISI ALLA LEADERSHIP MONDIALE

All'inizio degli anni '90 la liquidazione dell'EFIM e una generalizzata crisi del mercato si ripercuotono gravemente sul Gruppo Agusta rendendone indispensabile una profonda riorganizzazione. Nel 1992 viene avviato un ampio piano



di ristrutturazione comprendente la focalizzazione di attività e risorse nel settore elicotteristico, un riassetto organizzativo e industriale, la ridefinizione della gamma di prodotti e lo stanziamento di adeguate risorse all'innovazione tecnologica.

Nella seconda metà degli anni '90 la gamma degli elicotteri Agusta si amplia con l'A109 Power (1995), con il monomotore A119 Koala (1995) e con l'A129 International (1998). Le azioni intraprese, la ritrovata competitività e l'entrata in Finmeccanica rilanciano Agusta, tanto da indurre Bell nel 1998 a diventarne partner in una joint venture Bell/Agusta Aerospace Company per lo sviluppo dell'elicottero A139 e ad associarla nel programma del convertiplano

B609. Le sempre nuove sfide imposte dalla globalizzazione del mercato rendono necessaria anche un'alleanza strategica: la scelta cade su Westland, già partner nel programma EH101. Dopo gli accordi fra i rispettivi azionisti Finmeccanica e GKN nell'aprile '99, la joint venture paritetica AgustaWestland viene costituita nel luglio del 2000 e diventa operativa col 1° gennaio



2001. L'incontro delle esperienze, delle risorse e dei prodotti Agusta e Westland Helicopters, insieme coi numerosi anni di collaborazione fra le due aziende nel programma elicotteristico EH

fanno la prima Società elicotteristica al mondo. AgustaWestland e le Società controllate sono presenti in 80 Paesi con un parco complessivo di oltre 7.100 elicotteri e impiegano oltre 9.700 addetti in Italia, Regno Unito, Belgio e Stati Uniti.

L'offerta AgustaWestland è la più completa nel mercato degli elicotteri per applicazioni civili e militari: dall'innovativo A119 Koala monoturбина da 2,5 tonnellate all'EH101, triturbina da 14 tonnellate.

Gli altri prodotti della gamma sono: il bimotore A109 Power, il bimotore multiruolo AB412, l'AB139, l'elicottero medio tecnologicamente più avanzato, e gli elicotteri per

applicazioni militari A129 Mangusta, Super Lynx 300 ed NH90.

AgustaWestland sta inoltre investendo su prodotti innovativi come il BA609 – il primo convertiplano al mondo per applicazioni civili, di soccorso e



paramilitari, in grado di decollare ed atterrare come un elicottero tradizionale e di volare alla velocità di un velivolo ad ala fissa – ed è impegnata nell'ampliamento, su scala mondiale, della propria organizzazione di servizio e supporto al cliente.

101, hanno accelerato la fase di avvio della nuova Società, che nel suo primo anno di attività ha consegnato 112 elicotteri fra civili e militari, ha registrato un fatturato di oltre 2,5 miliardi di euro ed ha accumulato un portafoglio ordini per oltre 7,6 miliardi di Euro: risultati che ne

- moto MV Agusta originali, da corsa e da turismo;
- la Coppa Golfo di La Spezia vinta nel 1946 dal pilota Vincenzo Nencioni, la prima delle oltre 800 coppe vinte in tutto il mondo dalla scuderia MV Agusta e tuttora conservate nell'ufficio del conte Domenico Agusta, lasciato intatto dopo la sua morte;
- modelli di motori di sviluppo proprietario Agusta che equipaggiavano i primi elicotteri;
- un prototipo di automobile appartenente al periodo di diversificazione dell'immediato secondo dopoguerra;
- modelli vari di aerei, anche di produzione SIAI Marchetti e Ca-



proni come aziende appartenenti al Gruppo Agusta;

- i componenti fondamentali dell'elicottero (pale, trasmissione, mozzo) rappresentati nella loro evoluzione tecnologica nel corso degli anni;
- il sistema dinamico completo del rotore principale dell'A129 Mangusta, corredato da pannelli esplicativi che ne illustrano il funzionamento.

Non mancano poi schizzi, disegni originali, documentazione storica aziendale, progetti, e una selezione di alcune centinaia di foto di personaggi, prodotti, eventi provenienti dalla raccolta di oltre 10.000 immagini che compongono l'archivio fotografico Agusta.

Completa l'attrezzatura del Museo una sala per riunioni, conferenze e proiezioni, per le quali è disponibile una ricca collezione di centinaia di ore di filmato.

POLO DI CULTURA

Il Museo nella sua configurazione attuale è frutto di un lavoro di raccolta, selezione e allestimento iniziato solo l'anno scorso; ma si propone, nella visione di coloro che gli hanno promosso l'iniziativa, come una struttura viva, destinata ad essere continuamente ampliata, alimentata ed aggiornata.

L'obiettivo è di farne, soprattutto nel territorio, un polo di cultura industriale aperto a visitatori, ricercatori, studenti, operatori econo-

mici e culturali e a tutti coloro che intendono avvicinarsi ad un mondo affascinante e poco conosciuto. Così, dall'attuale sede - l'ex spaccio aziendale degli anni '70 - dove occupa una superficie di 700 metri quadri, il Museo si espanderà gradualmente fino ad assorbire l'adiacente cascina per ulteriori 400 metri quadri, rimanendo a breve distanza dal comprensorio aziendale di Cascina Costa.

Fra le prossime espansioni previste: una biblioteca, divisa in due settori rispettivamente dedicati alle motociclette e all'aeronautica, con libri, tesi di laurea, raccolte di riviste aziendali, pubblicazioni specializzate legate ad Agusta; una sezione dedicata alla tecnologia più avanzata, quella dei sistemi avionici, comprendente un simulatore di volo.

Museo Agusta

Via Giovanni Agusta, 500
21017 Cascina Costa
di Samarate (VA)

Orari di apertura: martedì e mercoledì dalle 14 alle 18 - domenica dalle 9 alle 12.30 e dalle 14 alle 18
Visite di gruppo da prenotarsi telefonando allo 0331-220545