

## La famiglia Agusta, dalla passione per il volo all'industria aeronautica

Il nome Agusta compare sin dai primordi della storia dell'aviazione. Giovanni Agusta, nato a Parma nel 1879, già agli inizi del secolo scorso è più che un appassionato del volo. Nel 1907 progetta e realizza il suo primo velivolo, l'AG-1, un aliante biplano che compie il primo volo sulla piazza d'armi di Capua, al traino di un'automobile e il cui sviluppo proseguirà sino al 1911. Nella guerra italo-turca di quell'anno, Giovanni Agusta è in Libia come volontario, quindi viene assunto nel 1913 alla Caproni. Dopo la prima guerra mondiale, lasciata la Caproni, fonda la ditta Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta, con officine a Tripoli, Bengasi e Foggia. Nel 1923 Giovanni, con la moglie Giuseppina, e i figli Domenico, Vincenzo e Mario, si trasferisce a Cascina Costa, sul campo di volo "Gaspere Bolla", dove avvia l'attività di riparazione e revisione dei trimotori Caproni. Nello stesso anno nasce Corrado Agusta. Nel 1927 Giovanni Agusta muore prematuramente e l'azienda passa sotto la guida della moglie Giuseppina e del primogenito Domenico. A Cascina Costa l'Agusta amplia la propria attività, soprattutto dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale, lavorando e producendo su licenza velivoli Fiat, Breda, IMAM e SIAI.



### The Agusta family, from a passion for flying to an aeronautical industry

*The name AGUSTA is known since the beginning of aviation. Giovanni Agusta, born in Parma in 1879, was an aviation enthusiast since the early years of the last century. In 1907 he designed and manufactured his first aircraft, the AG-1, a glider biplane, which flew for the first time over the army field at Capua, towed by a motorcar. The AG-1's development continued until 1911. In that year Giovanni Agusta became a volunteer in Libya in the Italian-Turkish war. In 1913 he was hired by Caproni. After world war one he left Caproni and founded his own Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta company with factories in Tripoli, Benghazi and Foggia. In 1923 Giovanni moved with his wife Giuseppina and their sons Domenico, Vincenzo and Mario to the "Gaspere Bolla" airfield in Cascina Costa, where he started the repair and overhaul activity of Caproni's three-engine aircraft. In the same year Corrado Agusta was born. In 1927 Giovanni Agusta died prematurely and his wife Giuseppina with their firstborn Domenico took over the business. After the outbreak of world war two Agusta expanded its activity in Cascina Costa producing aircraft under licence from Fiat, Breda, IMAM and SIAI.*

## Le moto MV, una diversificazione di successo

Con la fine del secondo conflitto mondiale Agusta viene a trovarsi in una fase di stallo a causa del divieto posto dagli alleati alla prosecuzione della produzione aeronautica. Approfittando del boom del settore motociclistico e della superiorità delle proprie conoscenze nel settore meccanico, Domenico Agusta, ormai da solo a capo dell'azienda, decide di fondare una società per la produzione e la commercializzazione di motoveicoli. Nasce così, il 12 febbraio 1945, la Meccanica Verghera che produrrà oltre trenta modelli, in varie versioni, di grandissimo successo. Ma è al Reparto Corse che MV Agusta deve la propria fama e notorietà. Costituito alla fine degli anni Quaranta, il Reparto Corse dal 1952 al 1976 riuscirà a portare i propri piloti sul gradino più alto del podio per ben tremila volte. In venticinque anni i Gran Premi Mondiali vinti saranno 270, grazie a piloti del calibro di Leslie Graham, Carlo Ubbiali, Gary Hocking, Phil Read e dell'inarrivabile Giacomo Agostini. Nonostante i grandi successi, con l'affermarsi dell'Azienda in campo elicotteristico e la concomitante profonda crisi del settore motociclistico, nella stagione 1977 l'attività agonistica viene sospesa e cinque anni dopo, nel 1982, l'attività motociclistica della MV Agusta cesserà per sempre.



### MV Agusta's motorcycles, a successful diversification

*At the end of World War Two, Agusta had to discontinue aircraft production due to conditions imposed by the allies. Taking advantage of the booming of the motorcycle sector and the high level of his engineering know-how, Domenico Agusta as the company chief decided to set up a company to produce and market motorcycles. On the 12th February 1945 Meccanica Verghera was formed and a highly successful range of more than 30 models in different versions were developed over the time. But MV Agusta owes its fame and renown to the racing department. The Racing Team was established in the late 1940ies and from 1952 through 1976 was able to make its drivers reach the top of the Podium as many as three thousand times. 270 World Grand Prix were won in twenty-five years with top drivers such as Leslie Graham, Carlo Ubbiali, Gary Hocking, Phil Read and the unrivalled Giacomo Agostini. In spite of its great success, in 1977 the racing activity was halted concurrently with the declining demand for motorcycles and the increasing helicopter core production. In 1982, five years later, motorcycle manufacturing ceased forever.*

## L'ingresso nel mondo elicotteristico, l'accordo con Bell per la produzione dell'AB47

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. L'anno successivo, Domenico Agusta, crea un nuovo ufficio tecnico affidandolo all'ingegnere Filippo Zappata a cui sono indissolubilmente legati i progetti dell'AZ1, bimotore da trasporto, ed il quadrimotore AZ8. Ma è nel 1952 che le sorti aeronautiche dell'Agusta subiscono una svolta decisiva. In quell'anno la società americana Bell, produttrice dell'elicottero "Model 47" che sta dimostrando le sue grandi qualità e potenzialità nella Guerra di Corea, è alla ricerca di un'azienda in grado di costruire lo stesso elicottero in Europa. Ed è proprio presso Agusta che la Bell trova interesse e attenzione per la sua proposta. Così, l'11 agosto 1952, l'Agusta firma un accordo con la Bell Aircraft Corporation e raccoglie la sfida del futuro, costruire e vendere elicotteri. Il 22 maggio 1954, pilotato dal collaudatore Ottorino Lancia, decolla da Cascina Costa il primo elicottero realizzato dall'azienda - l'Agusta-Bell 47G - e due anni più tardi, il 13 maggio 1956, sono già 100 gli elicotteri consegnati agli operatori in tutt'Europa.



### The entry into the world of helicopters, the agreement with Bell for the production of the AB47

*In 1950, the restrictions were removed by the allies and in Cascina Costa the aeronautical activity was resumed with a small series of biplane aircraft. The following year Domenico Agusta created a new engineering department entrusted to Engineer Filippo Zappata whose name remains tightly associated with projects such as the transport twin engine aircraft AZ1 and the four-engine AZ8. But in 1952 the aviation history of Agusta took a turning point. In that year Bell, an American helicopter company producing "Model 47", was looking for a company able to build in Europe the same helicopter which was making a name for itself in the Korean war operations due to its unprecedented features and potential. It was precisely at Agusta where Bell met with interest and attention for its proposal. On the 22nd May 1952, Agusta signed an agreement with Bell Aircraft Corporation and took the challenge of the future to build and sell helicopters. On the 22nd May 1954 the first Agusta-built helicopter, the Agusta-Bell 47 G flown by test pilot Ottorino Lancia, took off the ground in Cascina Costa. Two years later, on the 13th May 1956, Agusta delivered its 100th helicopter with a fleet in service all over Europe.*

## Il successo commerciale e lo sviluppo industriale, le licenze Bell, Boeing, Sikorsky e la nascita della Elicotteri Meridionali

Acquisita una buona conoscenza della tecnologia elicotteristica ed in grado di rispondere in maniera sempre più esautiva alle richieste del cliente con un'attenta e puntuale personalizzazione dell'elicottero, negli anni sessanta l'Agusta amplia la propria gamma di produzioni su licenza e grazie ad un'aggressiva politica commerciale s'impone nel difficile mercato mondiale dell'ala rotante. Nel 1961 entra in produzione l'AB204 Huey, il primo elicottero a turbina realizzato a Cascina Costa. Nel 1965 la ditta inizia a costruire anche l'AB205, evoluzione del precedente AB204, che coglierà grandi successi di vendita. Nello stesso anno viene acquisita anche la licenza per il modello AB206 Jet Ranger, un velivolo leggero per uso civile e militare. Nel 1967, l'imponente aumento del volume produttivo rende insufficiente lo stabilimento di Cascina Costa; viene avviata a Frosinone una nuova società, denominata Elicotteri Meridionali, che costruisce su licenza Boeing-Vertol il birotore CH-47 Chinook. Successivamente Agusta si assicura la costruzione del Sikorsky SH-3D Sea King, una macchina per impiego navale. Nel 1970, infine, parte anche la produzione su licenza dell'AB212 Twin Huey, versione bimotore dell'AB205.



### The commercial success and the industrial development, Bell, Boeing and Sikorsky licences and the formation of Elicotteri Meridionali

*After acquiring command of the helicopter technology and the capability to meet operators' diversified requirements with customized configurations during the sixties Agusta expanded its licensed production and became a key player in the difficult helicopter world market with an aggressive marketing policy. In 1961 Agusta began the production of the AB204 Huey, the first turbine helicopter manufactured in Cascina Costa, followed in 1965 by the highly successful outgrowth model AB205. In the same year Agusta negotiated the licence to manufacture the AB206 Jet Ranger, a light helicopter for civil and military use. In 1967, the impressive increase in production volumes made the factory in Cascina Costa insufficient. A new factory was set up in Frosinone, named Elicotteri Meridionali, for Boeing-Vertol-licensed production of the tandem rotor CH-47 Chinook. Subsequently Agusta obtained the manufacturing rights for the twin-engine Sikorsky SH-3D helicopter for naval operations. Finally, 1970 was the launch year for licensed production of the AB212 Twin Huey, a twin-engine version of the AB205.*

## L'affermazione tecnica, l'A109 Hirundo e l'A129 Mangusta

Sin dal 1958 l'Agusta si dedica alla costruzione di elicotteri di propria progettazione. Vengono realizzate e sperimentate in volo varie macchine, dal pesante A101G ai leggeri A103, A104 e A105, all'A106 per la Marina Militare. La produzione rimane limitata a pochi prototipi, ma questi progetti permettono all'Azienda di sviluppare una completa capacità di progettazione autonoma. Il 4 agosto 1971, a pochi mesi dalla morte di Domenico Agusta, vola per la prima volta l'A109, un elegante e veloce bimotore quadripala, con caratteristiche innovative ed alte prestazioni che entra in produzione nel 1975 come multiruolo, adatto per trasporto VIP, per soccorso e impiego militare. L'elicottero ha un grande successo in tutto il mondo e viene venduto in centinaia di esemplari. Pochi anni dopo, Agusta decide di realizzare anche un elicottero da combattimento per rispondere alle esigenze dell'Esercito. Nasce così l'A129 Mangusta, il primo elicottero da combattimento ad essere progettato e realizzato interamente in Europa che dimostra la capacità di Agusta di soddisfare anche i requisiti tecnici più complessi. Si tratta un bimotore biposto in tandem che compie il primo volo l'11 settembre 1983. Con l'A109 e l'A129 Mangusta, Agusta entra a pieno titolo nel ristretto numero delle aziende elicotteristiche leader a livello mondiale.



### The technical achievement, the A109 Hirundo and the A129 Mangusta

*Since 1958 Agusta has been building helicopters of its own design. Agusta manufactured and flight tested various types, from the heavy A101G to the light A103, A104 and A105 and the A106 for the Marina Militare. Production was limited to a few prototypes, but the projects allowed Agusta to develop a complete and autonomous design capability. On the 4th August 1971, a few months after Domenico Agusta had passed away, the company witnessed the maiden flight of the A109. The A109 was an elegant and fast twin-engine four-bladed helicopter featuring innovative solutions and high performance. It entered production in 1975 as a multirole machine suitable for VIP transport, search and rescue and military use. The helicopter met worldwide success with hundreds sold. A few years later, Agusta decided to design a combat helicopter to meet the Army requirements, the A129 Mangusta, which is the first combat helicopter designed and manufactured completely in Europe, thus proving Agusta's ability to meet the most demanding technical requirements. The A129 Mangusta is a twin engine, dedicated helicopter with two tandem crew seats. Its first flight occurred on the 11th September 1983. With the A109 and the A129 Agusta attained a prominent position among the small number of world leading helicopter companies.*



## Il Gruppo Agusta la Divisione *Aeroplani*, la Divisione *Elicotteri* e la Divisione *Sistemi*

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 strutturato in tre divisioni. La Divisione Aeroplani, comprendente la SIAI Marchetti, l'Industria Aeronautica Meridionale e la Caproni Vizzola; la Divisione Elicotteri, comprendente la Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta, la Elicotteri Meridionali e la Breda Nardi Costruzioni Aeronautiche; infine la Divisione Sistemi Aerospaziali, comprendente la Ottico Meccanica Italiana (OMI), la Fonderie e Officine Meccaniche di Benevento e l'Agusta Sistemi. La sede del Gruppo viene trasferita da Cascina Costa a Milano mentre il numero dei suoi dipendenti sale a circa 10.000 unità. Il grande sviluppo della Società e il successo dei propri prodotti apre al Gruppo Agusta la strada della cooperazione con le altre industrie elicotteristiche europee. Viene avviata, con l'inglese Westland, la progettazione dell'elicottero trimotore da 14 tonnellate EH101 e, con le industrie aeronautiche francesi, tedesche e olandesi, il programma NH90, elicottero bimotore multiruolo da 10 tonnellate.



## The Agusta Group: the Aeroplane Division, the Helicopter Division and the Systems Division

In 1973 the Agusta family sold 51% of the company to EFIM, a Government Agency aimed at creating an "Aerospace Corporation" by acquiring several aviation or high technology companies and putting them under the control of Agusta. This way the Agusta Group was born and structured in three divisions. The Aeroplane Division formed by: SIAI Marchetti, Industria Aeronautica Meridionali and Caproni Vizzola. The Helicopter Division formed by: Costruzione Aeronautiche Giovanni Agusta, Elicotteri Meridionali and Breda Nardi Costruzioni Aeronautiche. The Systems Aerospace Division formed by Ottico Meccanica Italiana (OMI), Fonderie e Officine Meccaniche di Benevento and Agusta Sistemi. The head office of the Group moved from Cascina Costa to Milan and the number of employees reached about 10,000. The expansion of the Company and the success of its products opened the way for co-operation programmes with other European helicopter companies: the 14-ton, three engine EH101 with the British Westland and the 10-ton, twin engine multipurpose NH-90 programme with the French, German and Dutch helicopter industries.

## La SIAI Marchetti, gli aerei che hanno fatto la storia dell'aeronautica

La Società Idrovolanti Alta Italia viene fondata nel 1915 a Sesto Calende da Domenico Santoni e Luigi Capé. L'idroscalo viene stabilito in località Sant'Anna, sul Lago Maggiore, dove l'attività inizia con una scuola di pilotaggio. I primi velivoli ad essere realizzati sono gli idrovolanti inglesi FBA, costruiti su licenza. Nel 1917 vede la luce il primo velivolo originale della SIAI, l'S.8, progettato da Raffaele Conflenti. Nel 1922 assume la direzione tecnica dell'azienda Alessandro Marchetti, che ne diverrà comproprietario. Sotto la guida di Marchetti, la SIAI (che diviene Società Italiana Aeroplani e Idrovolanti) inizia a produrre velivoli di prim'ordine, tra cui l'S.51 per il Trofeo Schneider e, nel 1923, l'S.55 conosciuto in tutto il mondo per le crociere atlantiche. Passata ai velivoli terrestri, la SIAI produrrà modelli quali l'S.79, l'S.81, l'S.82 e l'S.84, aerei che hanno fatto la storia dell'aeronautica. Dopo la seconda guerra mondiale l'azienda conosce un lungo periodo di crisi da cui si risolveva alla fine degli anni Sessanta con la realizzazione dei monomotori S.205, S.208, SM.1019 e SF.260, addestratore basico venduto in tutto il mondo. Nel 1969 la Società viene acquisita da Agusta che trasferisce a Vergiate l'assemblaggio di elicotteri medi e pesanti e rilancia la produzione di aerei. Vengono realizzati tre nuovi prodotti: la versione turboprop dell'SF.260, l'addestratore a getto S.211 ed il bimotore da trasporto SF.600. Nell'ambito del piano di ristrutturazione del Gruppo Agusta, la SIAI viene ceduta, nel 1997, alla AerMacchi. A Vergiate, in quegli stessi hangar che dal lontano 1937 avevano visto la produzione di migliaia di aerei che hanno contribuito a scrivere la storia dell'aeronautica, vengono oggi assemblati tutti gli elicotteri Agusta.

## SIAI MARCHETTI

### The aircraft that made aviation history

The Società Idrovolanti Alta Italia was founded in 1915 in Sesto Calende by Domenico Santoni and Luigi Capé. The seaplane base was established in Sant'Anna, on lake Maggiore, and initial operations were focused on a flight school. The first production aircraft was the FBA seaplane under British licence. The original SIAI aircraft model S.8, designed by Raffaele Conflenti, was realized in 1917. In 1922, Alessandro Marchetti took responsibility as Technical Director, and later on he became co-owner. Under the guide of Marchetti, SIAI (in the meantime named Società Italiana Aeroplani ed Idrovolanti) launched first-class aircraft production including the S.51 for the Schneider trophy and the S.55 in 1923, the latter being well-known worldwide for its Atlantic crossings. After transitioning to land aircraft production SIAI manufactured aircraft such as the S.79, S.81, S.82 and S.84 which made aviation history. After World War Two SIAI experienced a long period of difficulties ending in the late sixties when the new single engine models S.205, S.208, SM.1019 and the SF.260 basic trainer were introduced and sold throughout the world. In 1969 Agusta acquired control of SIAI and moved its medium and heavy helicopters final assembly line to the Vergiate facilities. The fixed-wing business was also enhanced by the introduction of three new models: a turboprop version of the SF.260, the jet trainer S.211 and the twin-engine transport SF.600. Pursuant to the re-organization of the Agusta Group, SIAI was transferred in 1997 to AerMacchi. Today, those facilities in Vergiate, which saw production of thousands aircraft since 1937 making aviation history, are fully devoted to final assembly of all Agusta helicopter types.

## La Caproni Vizzola, le origini del volo nella provincia di Varese

Le origini di quello che sarebbe diventato il Gruppo Caproni risalgono al 1910, agli albori dell'aviazione, quando Gianni Caproni realizza, nella brughiera di Malpensa, lo stabilimento di Vizzola. La fortuna della Caproni ha inizio nel 1915 con i famosi bombardieri trimotori impiegati nella I guerra mondiale e prosegue sino al 1945, con la realizzazione di ben 170 progetti. Tra i tanti ricordiamo, a cavallo delle due guerre mondiali, il primo bimotore da bombardamento Ca.31, il noviplano Ca.60, il bimotore da trasporto Ca.123, l'assaltatore AP.1 ed il CC2 che inaugura l'era dei velivoli a reazione. All'inizio della seconda guerra mondiale la Caproni è un colosso che solo in Lombardia controlla quattro aziende (Aeronautica Caproni a Taliedo, Caproni Aeronautica Bergamasca a Ponte San Pietro, Isotta Fraschini a Milano e Saronno, Caproni Vizzola a Vizzola Ticino) con venticinquemila dipendenti. Nel dopoguerra, per motivi di ordine finanziario e politico, le aziende del gruppo vengono chiuse o cedute; l'unica a rimanere è proprio quella di Vizzola, che continua l'attività lavorando per altre aziende aeronautiche. Solo nel 1968 la Caproni Vizzola riprende una propria progettazione che si concretizza nella produzione degli alianti Calif. Nel 1980 realizza il C.22J un jet leggero d'addestramento. Nel 1983 l'Azienda viene acquisita dal Gruppo Agusta che nei gloriosi stabilimenti nati nel lontano 1910 insedia l'attività di supporto prodotto: 600 tecnici dedicati alla "customer satisfaction".



## CaproniVizzola, the origin of flying in the Varese Province

The origin of the future Caproni Group dates back to 1910 when Gianni Caproni at the inception of aviation set up his Vizzola facility in the Malpensa heath. The fortune of Caproni began in 1915 during the war with military orders for the famous three-engine bombers and continued until 1945 with a total of as many as 170 aircraft programmes. To mention a few between the two world wars, the first twin engine bomber Ca.31, the Ca. 60, the twin engine transport Ca123, the assault aircraft AP.1 and the CC2 which inaugurates the jet aircraft era. At the beginning of World War Two Caproni is a giant controlling four companies just in the Lombardy region: Aeronautica Caproni in Taliedo, Caproni Aeronautica Bergamasca in Ponte San Pietro, Isotta Fraschini in Milano and in Saronno, Caproni Vizzola in Vizzola Ticino, with a total of 25,000 employees. In the postwar time the companies of the group were closed or transferred due to financial and political reasons. Solely the Vizzola facility was left working for other aeronautical companies. Only in 1968 Caproni Vizzola resumed its own designs with the production of Calif gliders. In 1980 Caproni Vizzola introduced the C.22J light jet trainer. In 1983 Agusta acquired the company and its glorious facilities where all Agusta product support activities are now located: 600 technicians devoted to "customer satisfaction".

## Dalla crisi alla leadership mondiale, la ristrutturazione industriale, i nuovi prodotti l'alleanza con Bell e la joint venture con Westland

Alla fine degli anni ottanta la crisi dell'EFIM, oberata dai debiti, si ripercuote definitivamente sulle sue controllate. Nel 1993 la holding di stato viene posta in liquidazione. Allo stesso tempo, anche a causa di una crisi generalizzata del mercato internazionale, il governo italiano riorganizza il comparto aeronautico. In questo quadro, nel 1994 viene costituito un nuovo Gruppo Agusta posto alle dipendenze di Finmeccanica. Nel frattempo, già dall'inizio degli anni novanta, l'Agusta (attraverso due piani di ristrutturazione, nel 1992 e nel 1994) dà il via a una propria riorganizzazione strategica, concentrando attività e risorse nel settore dell'ala rotante (produzione e servizi), e abbandonando il campo dei sistemi, degli aerei e dello spazio. Purtroppo, questo processo porta anche a una riduzione della forza lavoro, che passa in quattro anni da 9.300 a 5.000 unità. La gamma dei prodotti viene ridefinita basandosi sull'analisi dei singoli segmenti del mercato e delle previsioni di vendita. Così, grazie anche agli accordi con Westland (progetti EH-101), Bell (BAAC AB139 e BA609) e alla partecipazione in NHIndustries (NH-90), nonché ai propri prodotti A.109, A.119 e A.129, alla fine degli anni novanta Agusta si pone in posizione leader sul mercato elicotteristico mondiale.



## From a crisis to world leadership, the industrial reorganisation, the new products, the alliance with Bell and the joint venture with Westland

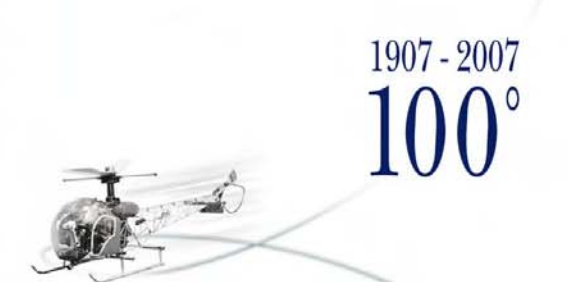
At the beginning of the 1990s the liquidation of EFIM and a general market fall seriously affected the Agusta Group and made its deep reorganisation unavoidable. The reorganisation plan is initiated in 1992: activities and resources are focused on the helicopter business; a new organizational and industrial set up is implemented, based on the specialization of production units by helicopter key technologies, and a new product range is re-defined with adequate resources devoted to technology innovation. In 1995 the prototypes of two new products, the twin-engine A109 Power and the single-engine A119 Koala, were flown. All these actions resulting in a new competitiveness and the incorporation into Finmeccanica redressed Agusta so strongly as to prompt Bell in 1998 to become its partner in the development of the new medium AB139 helicopter as well as to associate Agusta in the BA609 compound aircraft programme. It is the return of Agusta among the world leading helicopter companies. The new challenges of globalisation in the marketplace make a strategic alliance an additional need. The choice is Westland, already a partner in the EH101 Programme. After the agreements between the Finmeccanica and GKN shareholders in April 1999, the AGUSTAWESTLAND equally owned joint-venture becomes fully operational on 1st January 2001. After only one year of operation the new company ranks first among the world helicopter companies by turnover.

## Da Cascina Costa alla Casa Bianca Finmeccanica azionista unico, il successo dell'EH101 negli Stati Uniti, il convertiplano: la nuova frontiera del volo

Il successo di AgustaWestland porta ad una fondamentale decisione che si inserisce nel contesto strategico delineato dall'azionista: il 28 luglio 2004 Finmeccanica acquisisce la quota del 50% detenuta dalla britannica GKN nella joint venture. AgustaWestland diventa così "una società Finmeccanica". Continua intanto il grande successo dell'EH101: dopo il contratto con la Marina Militare Giapponese per la fornitura di 14 elicotteri, l'EH101 conquista gli Stati Uniti. Il 28 gennaio 2005 la Marina degli Stati Uniti annuncia infatti una scelta senza precedenti: l'US101, versione per il mercato americano dell'EH101, viene selezionato per la nuova flotta di elicotteri "Marine One" destinati al trasporto del Presidente degli Stati Uniti d'America. Per la prima volta il Pentagono ha scelto un sistema concepito e prodotto in Europa pur avendo la disponibilità di un'alternativa competitiva dell'industria statunitense. Un altro momento storico per l'Azienda è il 9 Novembre 2006: sull'Aeroporto Militare di Cameri vola per la prima volta un convertiplano costruito in Europa, il BA609 sviluppato da AgustaWestland in collaborazione con l'americana Bell. AgustaWestland inaugura così l'era del convertiplano in Europa ed apre prospettive completamente nuove per il volo verticale. Intanto, per garantire la continuità del successo sui mercati mondiali, AgustaWestland procede alla realizzazione di una piena, estesa integrazione operativa delle tre realtà, italiana, inglese e americana: all'inizio del 2007 AgustaWestland è un'unica società, completamente integrata, che opera per arrivare ad essere "sinonimo di elicotteri e volo verticale" in tutto il mondo.

## From Cascina Costa to the White House Finmeccanica as the sole shareholder, AW EH101 success in the United States, the Tiltrotor: the new flight frontier

Finmeccanica announced on the 28th July 2004 the contract signature for the acquisition of British company GKN's 50% share in the AgustaWestland joint venture. This step must be seen to be part of the strategic framework designed by Finmeccanica to focus the Company's activities on its core business of aerospace and defence. AgustaWestland achieved another successful goal in Japan when the Japanese Maritime Self Defence Force selected 14 of its successful AW101 helicopters. The US Navy also announced in Washington on the 28th January 2006 the selection of the US101, an AW101 variant specifically designed for the new "Marine One" fleet dedicated for the US Presidential transportation. This selection can be considered an historical and unprecedented choice as the US101 selection is one of the most significant decisions the Pentagon has made in the last decade. For the first time, the Pentagon has selected a system designed and produced in Europe in spite of the US industry proposing a competitive alternative solution. Another historical event was the first flight of the second BA609 test aircraft made on the 9th November 2006 at the Italian Air Force Base in Cameri. The BA609 is the first Tilt Rotor aircraft manufactured in Europe and AgustaWestland is proud to have opened the Tilt Rotor market in Europe, thereby laying the foundation for a new innovative way of flying with Vertical Take Off and Landing Aircraft. AgustaWestland is currently completing an operational and cultural integration process among American, British and Italian entities. Since the beginning of 2007 AgustaWestland has been a single, fully integrated Company with a Corporate goal to become "synonymous with helicopters and vertical lift".



1907 - 2007  
100°