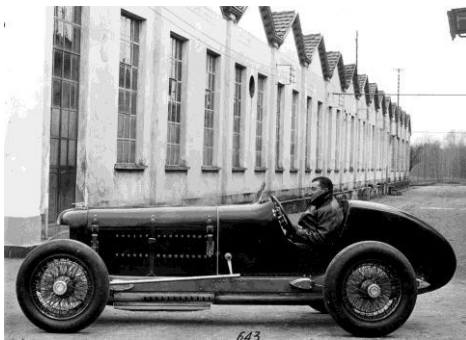


Secondo  
Monna   
1903  
Ufficio Storico

# SECONDO MONNA .....un uomo coraggioso

a cura di Luigi Bonomi



## Indice

1.	Secondo Mona	Pag. 2
2.	Guerra in Libia	Pag. 19
3.	Finalmente una pompa	Pag. 28
4	Nuova sede a Mezzana	Pag. 32
5	I carburatori	Pag. 37
6.	Il settore industriale	Pag. 39
7	Il settore edilizio all'interno dell'Azienda	Pag. 45
8.	Attività sportive e manifestazioni varie	Pag. 53
9.	Due viaggi importanti: in Liguria e negli U.S.A.	Pag. 80
10.	Momenti di convivialità	Pag. 84
11.	Note al testo	Pag. 92
12.	Bibliografia	Pag. 100
13.	Fonti e Collaboratori	Pag. 101

**M**i sono chiesto più volte che cosa avesse spinto Secondo Mona ad occuparsi di pompe e perché proprio quelle pompe che di fatto sono state, nel corso degli anni successivi, uno dei fiori all'occhiello della produzione aziendale, unitamente ai carburatori.

## 1. Secondo Mona

Ma chi è Secondo Mona? In occasione dei festeggiamenti per i 120 anni della fondazione dell'Azienda, ritengo giusto tracciare la storia di questo straordinario e coraggioso imprenditore sommesese, nato il 23 Novembre 1881 nel comune di Somma Lombardo, a quel tempo appartenente al Circondario di Gallarate nella Provincia di Milano.

Molte delle informazioni qui riportate sono tratte da documenti storici giacenti presso l'Archivio Storico Aziendale, altre sono il risultato di mie conversazioni intercorse parecchi anni fa con l'Ing. Bruno Mona e, più recentemente, con la di lui consorte Signora Maria Luisa Spadaccini. "Decisivi" sono invece gli appunti che mi sono annotato durante le visite di cortesia effettuate alla Contessa Maria Fede Caproni<sup>[1]</sup> presso Villa Caproni a Vengono ed a Roma presso la Sua abitazione sul Lungotevere. Altrettanto importanti sono risultate le mie personali relazioni con alcuni dipendenti anziani che hanno avuto modo di conoscere e lavorare con il "Commendator Secondo Mona".

Primo di quattro fratelli, venne portato al battesimo dai genitori Coronato e Giovanna Guatta Cescone nella Parrocchia di S. Agnese, dove gli venne imposto il doppio nome di Pietro Secondo già utilizzato da alcuni suoi avi<sup>[2]</sup>; nel seguito degli anni rimase solo "Secondo".



*Neg. 1100 La famiglia Mona – A sinistra Secondo, il piccolo Ambrogio, Giovanna (moglie di Coronato), Coronato, Maria Beltramolli (madre di Coronato) Maria e Giuseppe*

Dopo la frequentazione delle scuole elementari, il padre Coronato, che conduceva in Somma Lombardo una piccola attività di tessitore, volle che il figlio apprendesse qualche nozione di meccanica e dell'arte di utilizzare le mani; così Secondo si ritrovò a lavorare come apprendista presso una piccola officina meccanica situata nel cortile ove attualmente risiede il Comune di Somma Lombardo.

Così lo ricorda il Prof. Angelo Bellini<sup>[3]</sup> *"..... lo conobbi fanciullo gaio e vivace a fare il chierichetto del compianto prevosto Zaccarini che lo aveva prescelto, tra i molti suoi coetanei, per la sentita pietà e disinvoltura nel servire la Santa Messa ed adempiere ai Divini Uffici. Aveva appena superato le classi elementari di Somma. Lo rividi garzonetto nell'officina che il bravo ed indimenticabile Ing. Carlo Porro aveva impiantato nel Palazzo Viani Visconti (attualmente sede del Municipio) per la fabbricazione di speciali fari elettrici. Fu là che il giovanissimo Secondo apprese l'uso della lima, degli scalpelli, del tornio e del trapano. L'officina si chiuse dopo alcuni anni di esercizio, ma il Mona ne uscì operaio specializzato e cominciò a lavorare per proprio conto in un piccolo laboratorio da lui allestito per il montaggio e la riparazione delle biciclette, sotto il cipresso di Somma. Lavorò attivamente e ben tosto trovò modo di impiantarsi in modo più ampio e decente nella casetta di proprietà Galli alla così detta "Guzza" compresa tra lo stradale del Sempione e la Via Larga.*

*Colà accrebbe attrezzi e macchinari e clientela, essendo passato dalle biciclette alla riparazione della automobile e poi dei motori di aviazione affidategli dalla ditta Caproni; e colà ebbe la ventura di unirsi in matrimonio con la Maestra Sig.na Marina Vanelli che dotata di rara intelligenza ed alacrità fu veramente il fondamento ed il buon augurio della sua prospera e rapida ascesa nel campo dell'industria meccanica. Il Mona frattanto provvide ad una più ampia installazione presso la ferrovia e riuscita anche quella insufficiente, la sostituì con quella attuale di vastissimo respiro, ove, ingrandì e potenziò progressivamente il suo stabilimento fino ad essere tra i più importanti della plaga".*

Occorre quindi tornare agli inizi del '900 quando Secondo Mona ebbe la brillante idea di "mettersi" in proprio probabilmente contro il parere del padre Coronato.

Come riportato nelle memorie sopra esposte a cura del Prof. Angelo Bellini, il giovane Secondo, poco più che ventenne, decise di aprire un piccolo laboratorio in una casa cantonale posta ad angolo tra la statale del Sempione da un lato e la piazza Ermes Visconti dall'altro.

In quel piccolo laboratorio fu ufficializzata, presso la camera di Commercio di Milano, la notifica che, in data 1° luglio 1903 era stato aperto un “esercizio per il commercio di biciclette, fabbrica officina meccanica, impianti elettrici, rappresentante in motociclette FN ed automobili Renault”.

**Denuncia di Ditta in nome proprio**

Data 7 maggio 1904

Spett. Camera di Commercio di Milano,

Il Sottoscritto Agostino Secundo  
domiciliato a Sevico 2° Via Compiègne 15  
in qualità di <sup>(1)</sup> titolare si prega di notificare a  
codesta Onorevole Camera di Commercio che in data 1 luglio 1903  
il Signor Agostino Secundo di Sevico  
ha aperto in Sevico Via Compiègne un esercizio in  
nome proprio sotto la Ditta Agostino Secundo  
per commercio di biciclette, fabbrica officina meccanica, impianti  
elettrici, rappresentante in motociclette FN ed automobili Renault  
che esercitava lo stesso commercio  
sotto la Ditta \_\_\_\_\_  
Il titolare ha inoltre conferito procura <sup>(2)</sup> \_\_\_\_\_  
a Signor <sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_ con atto \_\_\_\_\_

In fede  
Agostino Secundo

(1) Titolare o legale rappresentante.  
(2) Patente.  
(3) Indicare se la procura è anche fatta di firmare per la ditta.  
(4) La Camera non autentica firme, se ritenute verificate al riparo, se non autorizzate all'apposizione delle  
firme nei registri della Camera, ed in dipendenza — per quanto riguarda i procuratori — di copia autentica dell'atto di  
procura.

" Vedi retro le norme legislative relative alle denunce. "

*Denuncia di ditta in proprio nome alla Camera Commercio di Milano*

Così venne dato il via ad un susseguirsi di molteplici attività aventi come fondamento la meccanica da un lato ed i primissimi lavori di elettrotecnica dall'altro.



Neg.1973a Casa in cui venne aperto il primo laboratorio (foto dell'anno 1950)

In quel laboratorio Secondo Mona si dedicava alla costruzione di telai per biciclette da viaggio con fanale a carburo di acetilene (l'applicazione della dinamo come illuminazione non era ancora stata inventata), alla riparazione dei primi ferri con riscaldamento a resistenza elettrica che andavano a sostituire i ferri da stiro con riscaldamento a carbone, alla costruzione di parafulmini e delle prime stufe elettriche ove il "riscaldamento" avveniva mediante l'incandescenza di una o più resistenze elettriche.

Svolgeva anche il ruolo di rappresentante delle prime motociclette FN dotate di motore a scoppio e questo fatto suscitava una grande soddisfazione in quel giovane imprenditore.

Presso l'Archivio Storico Aziendale é conservato il disegno originale n°123 del "Telaio tipo A da viaggio modello Secondo Mona" unitamente a numerose fotografie delle biciclette e dei tricicli realizzati.

Sono anche raccolti altri documenti originali connessi alla collaborazione con la Ditta Belga FN per la costruzione di biciclette "senza catena" ed alla rappresentanza di una esclusiva e futuristica motocicletta con doppia trazione a motore ed a pedali "rappresentata da Mona Velocipedi - Italy" (così sta scritto sul volantino pubblicitario).

Officina Meccanica - Impianti Elettrici - Fabbrica Biciclette

# Mona Secondo

Telogrammi: MONA - Somma L. SOMMA LOMBARDO

Apparecchi Elettrici - Motori - Lampade ad Arco (Incandescenza)  
Stufe Elettriche - Ferri da stirare - Telefoni - Suonerie - Parafulmini, ecc.

Biciclette - Motociclette - Automobili  
::: Accessori - Gomme :::

RAPPRESENTANTE DELLE CASE:  
GRITZNER  
LEA-FRANCIS  
BIANCHI  
MILANO - FIAT  
e delle  
**Motociclette FN.**

Locandina pubblicitaria per biciclette e motociclette FN

Nel seguito sono mostrate tre foto: la prima è una bicicletta da viaggio, la seconda mostra una bicicletta con movimento a giunto cardano prodotta su licenza FN, la terza è una locandina pubblicitaria della *mosquito* FN con doppio movimento della quale Secondo Mona era il venditore autorizzato.



Neg.1010 Bicicletta Mona tipo da viaggio



Neg.1011 Bicicletta FN con giunto cardano

## THE WHIPPET LIGHT MOTOR BICYCLE.

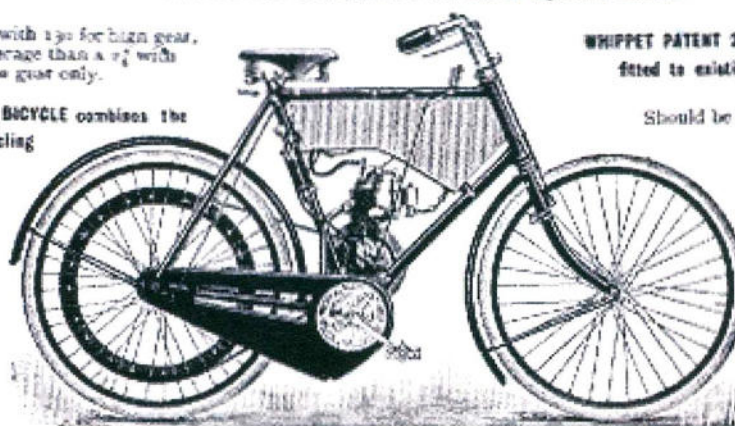
Pedal assisted by Whippet Patent 2-Speed Gear.

A 1½ h.p. engine, with 130 for high gear, gives better average than a 2½ with one low gear only.

WHIPPET MOTOR BICYCLE combines the delights of Cycling and Motoring.

Chain runs in Gear Case, and Bolt is properly protected from mud.

ANY MAKE and POWER of ENGINE FITTED.



WHIPPET PATENT 2-SPEED GEAR can be fitted to existing Motor Cycles.

Should be ordered on all New Machines.

Gives any two gears from 130 for assisting up hills at high speed, with slow pedalling down to 50 for starting or pedalling in case of mishap.

Prices from £38.

The Whippet Motor & Cycle Mfg. Co., Whippet Works, Falcon Terrace, Clapham Junction,  
(The Inventors of the Free Wheel and Rim Brake.) S.W.

Mona Velocipedi - Italy

Locandina pubblicitaria per rappresentanza motociclo Whippet

E' evidente che lo svolgimento di tutte queste attività rendevano necessario qualche aiuto; infatti fu assunto un aiutante.

Qualche tempo dopo, nel 1906 a Gallarate venne celebrato il matrimonio tra Secondo Mona e la Sig.na Marina Vanelli maestra delle scuole elementari.

*“In fatto di intelligenza, dinamicità ed autorevolezza la Signora Marina non era certamente inferiore al marito”,* così la Signora Maria Luisa Spadaccini ricordava la suocera.

Marina si prese subito cura della situazione e concordò con il marito di dedicarsi a tempo pieno alla conduzione amministrativa e commerciale della piccola azienda, lasciando definitivamente l'attività di insegnamento presso la scuola elementare.



*Neg.995 Matrimonio tra Marina e Secondo – foto di gruppo con gli invitati*

Erano necessarie ulteriori nuove forze per l'espletamento del lavoro ed era anche necessario trovare una sede idonea alle molteplici attività in corso. Venne in poco tempo individuata, nella zona centrale del paese, una casetta di proprietà della famiglia Galli con annesso un grande rustico adatto all'uso di laboratorio. Ottenuta la risposta favorevole alla domanda presentata al Comune di Somma Lombardo, vennero iniziati i lavori di ampliamento e di ristrutturazione. Questi si conclusero nel 1908 con grande entusiasmo di Marina e Secondo che, alla soddisfazione per l'apertura del nuovo negozio, poterono aggiungere la gioia per la nascita del loro primogenito Bruno, avvenuta il 17 Giugno 1908.



*Neg.1918 Il laboratorio della Guzza e la Casa Galli – foto ripresa nell'anno 1953*

Il nuovo laboratorio venne suddiviso con razionalità e presentava aree dedicate alle varie lavorazioni, con uno spazio occupato dai pochi macchinari disposti in funzione alle lavorazioni che erano in grado di effettuare, un secondo spazio era dedicato alla fucina ed al magazzino ed un ulteriore spazio era destinato alle operazioni di montaggio e smontaggio dei prodotti in corso d'opera.

Sempre più piccolo risultava l'interesse dedicato alle biciclette ma Secondo Mona era un uomo di grandi vedute ed il tempo gli dette ragione.

I suoi dipendenti lo ricordavano come figura tipica di imprenditore autorevole, scrupoloso e preciso nel suo lavoro, accentratore, sbrigativo e che “non andava tanto per il sottile”.

Alcuni dipendenti, dai quali ho avuto modo di ascoltare i racconti, sintetizzavano le caratteristiche principali della personalità del loro datore di lavoro in:

- Ordine – Precisione e Disciplina
- Fiducia nel progresso
- Eccellenza della qualità delle macchine operatrici e del personale tecnico

Ordine, precisione e disciplina erano un po' i suoi “pallini”. Le assunzioni, per esempio, erano effettuate da lui personalmente al lunedì mattina, prima dell'orario di inizio lavori, tra le 7,30 e le 8 nello spazio posto di fronte alla portineria.

Le “regole” per accedere alla sua Azienda erano dettate da Secondo Mona stesso e comunicate al dipendente al momento dell'assunzione: bisognava trovarsi sul proprio posto di lavoro al suono della sirena! Un sguardo, poche parole, una stretta di mano concludevano il rituale dell'assunzione.

Un esempio di efficienza è la sua cartelletta “*Reparto A.M.*” che viene riportata ad una pagina successiva ; la scritta posta al centro non richiede alcun commento!

Aveva una forte inclinazione per l'attività produttiva ed una spiccata sensibilità per l'ideazione, per la rispondenza del prodotto alla funzione.

C'era in lui un certo gusto didattico, un gusto per insegnare agli altri, per fare apprezzare la tecnica e le sue possibili evoluzioni.

I lavori che uscivano dal suo laboratorio erano impeccabili e duraturi nel tempo; nei suoi lavori prevaleva la qualità tecnica su quello che poteva essere l'obiettivo del profitto. In questo modo seppe guadagnarsi la fiducia dei compaesani, del circondario e della ditte nazionali ed estere di cui era il rappresentante ufficiale.

All'inizio il suo negozio era reclamizzato solo con una grande scritta “Mona Secondo”, posta sulla parete che costeggiava la strada del Sempione, mentre sull'ingresso del negozio appariva la scritta “velocipedi”. Col tempo il novello imprenditore comprese che rendere pubblico il proprio lavoro poteva essere di grande utilità. Questa caratteristica nel farsi una grande pubblicità comprendeva anche l'impegno dello stesso Secondo di presenziare a mostre, rassegne ed esposizioni soprattutto sul territorio nazionale.

OFFICINE MECCANICHE - FONDERIE  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

*Secondo Mona*

SOMMA LOMBARDO

Reparto "A. M."

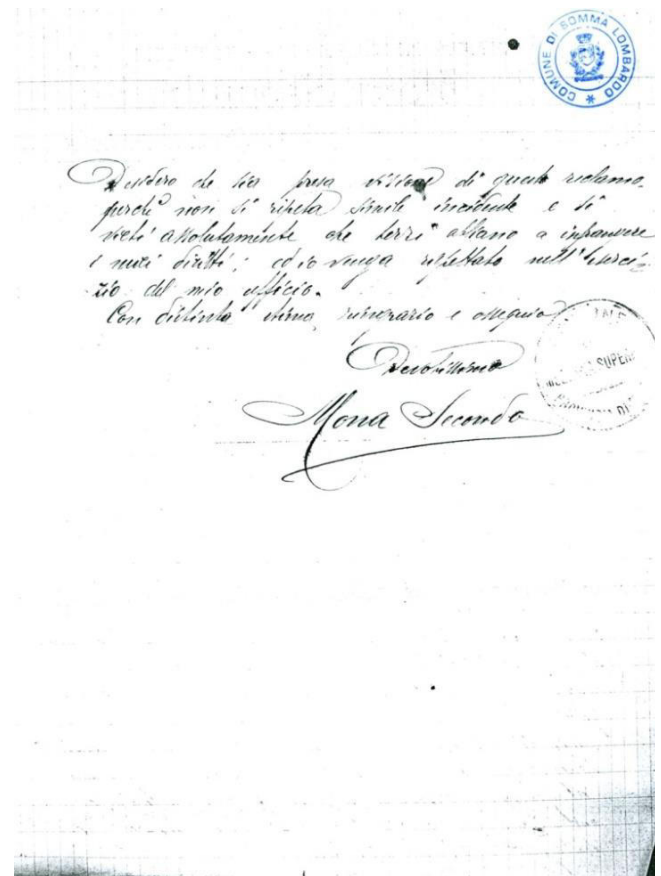
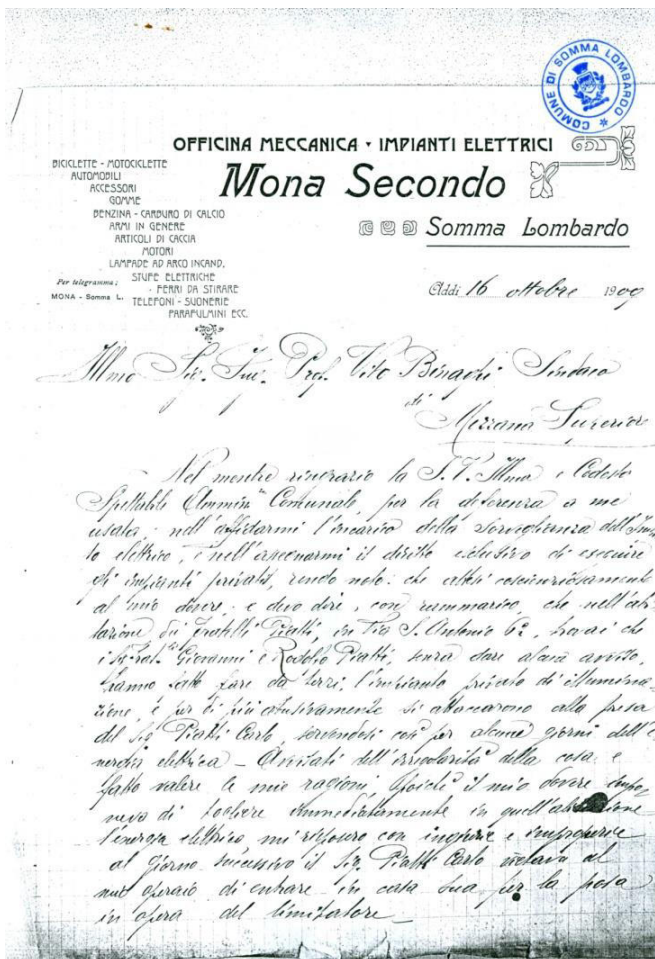
QUESTA CARTELLA DEVE ESSERE RITORNATA QUI' IN STUDIO TUTTE LE  
SERE IMMANCABILMENTE CON IL RAPPORTO DELLA GIORNATA, E DEVONO ES-  
SERE RITIRATE IL MATTINO, CON ANNESSI GLI EVENTUALI ORDINI O  
RISPOSTE.-

Frontespizio della "cartelletta" di Secondo Mona

Era l'inizio dell'anno 1909 quando Secondo Mona ottenne l'autorizzazione per la realizzazione e la sorveglianza dell'impianto elettrico connesso all'illuminazione stradale pubblica e privata del Comune di Mezzana Superiore. Tale lavoro richiedeva tempo e maestranze (muratori ed installatori) abili nell'installazione di linee aeree (lampioni, isolatori e conduttori in rame) per tutto il territorio.

Così alcune strade principali e numerose abitazioni civili nel Comune di Mezzana potevano essere illuminate mediante l'uso di lampioni e lampadine ad incandescenza.

La pratica dell'abusivismo è sempre stato in uso anche nel tempo passato e l'incarico di "controllore", conferito a Secondo Mona, era da lui esercitato con tanta dedizione e scrupolosità che frequentemente inviava al Sindaco del Comune di Mezzana lettere di dichiarazione di insolvenza da parte di alcuni cittadini.



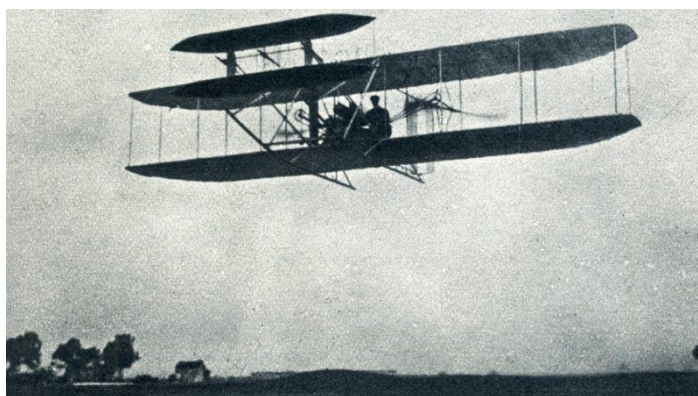
Lettera indirizzata al Sindaco Ing. Vito Binaghi datata 16 ottobre 1909  
(Archivio Storico Comune di Somma Lombardo)

Non sfuggì all'attenzione del nostro Secondo quel gran parlare che si faceva al caffè e nei circoli del paese nel corso del nuovo anno: il 1909.

Questo mezzo volante con delle ali in stoffa che "alcuni uomini" cercavano di far volare e di cui si parlava in conferenze tenute in diverse città era l'argomento del giorno! Un vivo interesse, anche di partecipazione, suscitò l'incontro pubblico tenuto dall'aeronauta (così venivano chiamati gli addetti ai servizi di questa nuova attività) Celestino Uselli presso il Teatro Sociale di Busto avente come obiettivo la divulgazione dell'aviazione in generale e del trasporto aereo. In alcune località (Roma, Milano e Brescia) venivano organizzate e fortemente pubblicizzate importanti dimostrazioni nelle quali alcuni coraggiosi tentavano di far sollevare da terra anche per pochi centimetri "i più pesanti dell'aria".

Giunse anche in Italia la notizia che in Francia il "pittore" Léon Delagrange, a bordo di un velivolo costruito dai Fratelli Voisin, aveva sperimentato con successo il primo volo il 6 Maggio 1907, raggiungendo un'altezza di 4 metri per una distanza di 80 metri; sempre lo stesso Delagrange, invitato per un dimostrazione a Roma, riuscì a sollevare l'aereo da terra alla presenza dei sovrani d'Italia e di un numeroso pubblico: era il 24 Maggio 1908 .....e questo fu il primo volo realizzato in Italia.

In seguito Delagrange andò ancora in scena a Milano nel Giugno dello stesso anno.



*Centocelle: Wright e Calderara effettuano un volo  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

Sempre a Roma, nello spazio che di lì a poco sarebbe diventato l'aeroporto di Centocelle, nell'aprile del 1909, Wilbur Wright compì numerosi voli di cui alcuni con passeggeri a bordo; così nei cieli dell'Urbe si tornò a vivere la febbrile trepidazione che pochi mesi prima a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, si era vissuta in occasione del primo volo del dirigibile N1.

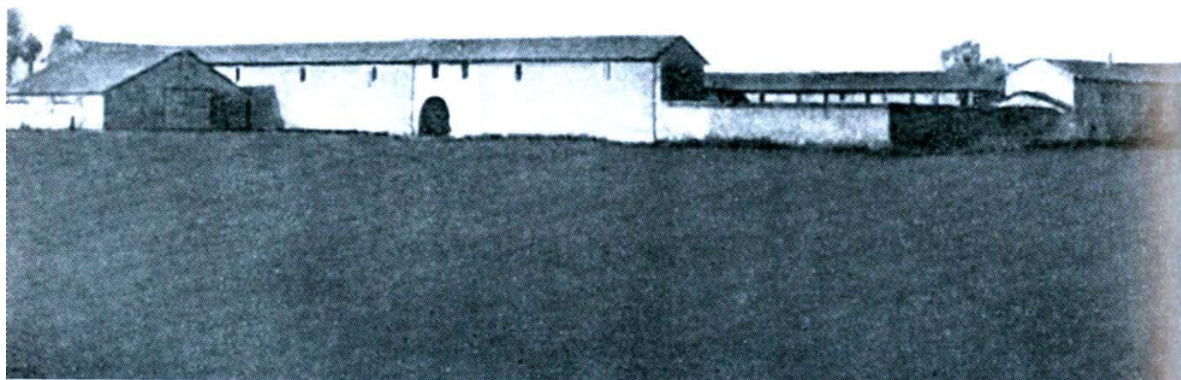
Una emozione che prima di ogni altro coinvolse il Tenente di Vascello Mario Calderara, un giovane ufficiale della Regia Marina, appassionato di volo e di sperimentazioni.

Da fonti archiviste dell'Aeronautica Militare si legge che il Maggiore Maurizio Moris<sup>[4]</sup>, per 50 000 franchi, aveva acquistato il velivolo dai fratelli Wright accordandosi per una serie di esibizioni e voli di addestramento a favore di Mario Calderara e del Tenente del Genio Umberto Savoja.

Così Calderara si ritrovò a ricevere lezioni a Centocelle dallo stesso Wright a bordo dell'omonimo aeroplano Wright IV costruito in Francia dalla ditta Baraquand & Marre.

Dopo poco tempo il campo volo di Centocelle divenne la prima scuola di volo militare comandata dal Ten. Col Vittorio Cordero Lanza di Montezemolo e, nel 1910, lo stesso Regio Esercito provide alla costruzione del proprio campo di Aviazione, non ritenendo più idoneo quello di Centocelle.

Dopo aver visitato altre zone idonee tra le quali Aviano in Friuli e Cameri, il Morris, nel nuovo grado di Colonnello e comandante della Brigata Specialisti dell'Esercito, dopo un sopralluogo effettuato con il Ten. Col. Cordero Lanza di Montezemolo, scelse la brughiera della Malpensa.



*Cascina Malpensa nell'anno 1908  
(Archivio Storica Aeronautica Militare)*

Eccoci quindi nel Comune di Somma Lombardo, precisamente nella brughiera della Malpensa, destinata già dal 1886 alle manovre della Cavalleria e dell'Artiglieria di proprietà del Genio militare la cui direzione aveva sede a Milano.

Nella vecchia cascina, nata per un sogno di sviluppo agricolo, si insediavano i primi ufficiali e militari di aviazione del Battaglione Specialisti ed a Gallarate, anche per il contributo suscitato dall'aviazione, nacque la "Società Anonima Cooperativa di Aviazione".



*Cascina Malpensa sede del Battaglione Specialisti  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

La nascita dell'aviazione in Italia, nel suo complesso, fu sicuramente un evento foriero di molte occasioni di sviluppo. Potremmo forse dire che aprì un primo spiraglio nella porta di ingresso allo sviluppo dell'aeronautica nazionale e, anche se la porta fu aperta da un francese, consentì ai pionieri italiani che erano pronti a guardare al di là della soglia di iniziare il loro cammino.

A questo punto occorre fare un po' d'ordine perché si intrecciano diversi eventi molto interessanti. Mi permetto di soffermarmi su di essi perché costituiscono un motivo in più per riflettere sulle coincidenze che operano sul destino di due uomini: Secondo Mona e Gianni Caproni.

Spesso accadeva che Secondo Mona trascorresse il "dopo lavoro" in compagnia di amici presso l'Albergo Sempione in Somma Lombardo il cui "salotto", in quegli anni, era rinomato per la presenza di rappresentanti della nobiltà locale, d'artisti, di scrittori e di Ufficiali di Cavalleria.

Da molto tempo l'argomento principale delle discussioni erano le notizie riguardanti il volo e fra queste giunse quella che un distinto signore, proveniente dal trentino, aveva chiesto ed ottenuto dalla Direzione del Genio Militare di Milano l'autorizzazione ad edificare un *hangar*, a ridosso della esistente cascina Malpensa, sede attuale del Battaglione Specialisti.

Nulla di nuovo, considerando i tempi! Ma la verità è che tutte le grandi cose accadono intorno ad un tavolo quando si ha la capacità di ascoltare ed è in questo modo che il nostro Secondo venne a sapere che il signore trentino, un certo Federico Caproni, chiedeva la disponibilità, nella zona, di utilizzare una officina attrezzata per lavorazioni meccaniche necessarie al montaggio di un aeroplano. Caldeggiata dagli astanti la notizia trovò il consenso di Secondo Mona e di lì a poco tempo i tre si trovarono seduti ad un tavolo del rinomato Albergo Sempione. Non due ma tre persone perché dal trentino era arrivato anche il fratello di Federico: l'Ing. Gianni Caproni.

Possiamo immaginare quali siano stati gli argomenti discussi sul tavolo del "Sempione" suscitati soprattutto dall'entusiasmo proprio della giovane età dei tre soggetti! (28 anni Secondo Mona e Federico Caproni, 23 Gianni Caproni).

Per prima cosa Gianni e Secondo decisero di andare a vedere cosa succedeva a Brescia dove, per il mese di settembre del 1909, era stato programmato il 1° circuito Aereo Internazionale; questa era la prima manifestazione aerea italiana, seconda in Europa e nel mondo, in quanto preceduta dalla francese "Grande Settimana di Reims" (22-29 Agosto 1909).

A Brescia i due amici ebbero l'opportunità di osservare apparecchi di progettazione e costruzione italiana quali il Cobianchi, il Moncher e il Leonino da Zara che però, purtroppo, non volarono. Dalla manifestazione i due tornarono con tante idee; in particolare Secondo Mona, spronato da Gianni Caproni, decise che con i suoi due operai avrebbe tentato "l'avventura del volo" pur proseguendo con le attività "industriali" nel settore dell'elettricità e delle motociclette FN (Fabrique Nationale de Herstal).

Era il 5 Aprile 1910 quando Gianni Caproni, ottenuto il permesso di installarsi alla Malpensa, allora semplice campo di esercitazioni per la cavalleria, costruì un primo hangar a ridosso dalla cascina e, in compagnia del fratello e dei suoi fidati operai trentini, andò a porre la sede dei suoi studi e del suo lavoro nella isolata e sconquassata capanna, in quel melanconico deserto.

Finalmente il 27 Maggio 1910, dopo diverse complicazione occorse al motore, il primo aeroplano di Gianni Caproni riuscì a spiccare il volo. Purtroppo durante il rientro il pilota non seppe manovrare con la dovuta perizia il biplano e questo, giunto al suolo, si fracassò. Furono messi in volo, in seguito, un secondo ed un terzo prototipo.

Qualche tempo dopo, nel 1911, i due amici pensarono di effettuare una visita al *Salon* di Parigi. Caproni cercava un nuovo motore da installare sui suoi aeroplani e qualche accessorio utile all'alimentazione del motore medesimo.

Al *Salon* erano presenti poche ditte costruttrici di aeroplani; alcune delle ditte espositrici presentavano prodotti necessari all'alimentazione dei motori a scoppio utilizzati per la propulsione dei veicoli in genere, già in uso sugli aeroplani (Blériot, Nieuport e Farman) che costituivano l'ossatura della 1ª Flottiglia Aeroplani del Battaglione Specialisti del Genio.

Secondo Mona prestò molta attenzione ai prodotti presentati da una ditta espositrice: la Compagnie Aéronautique et Laboratoire Moulet; questa "compagnia", con sede a Tolosa, era gestita dai due fratelli Albert e Martin ed i loro prodotti erano contraddistinti dal marchio "A.M."

Albert era un eminente professore dei Politecnici di Tolosa e di Parigi; presso questo ateneo aveva avuto modo di conoscere l'Ing. Gustav Eiffel (ideatore e progettista della famosa torre Eiffel). Martin, invece, si occupava dell'Officina e del laboratorio adibito a prove di collaudo e sperimentazione di accessori già in uso su apparecchi di costruzione francese.

Questi accessori costituivano i componenti di un intero impianto di alimentazione e suscitarono un grande interesse in Secondo Mona.



*Neg. 1404 Spazio espositivo del marchio AM presso il Salon del Grand Palais di Parigi*

Ora all'Ing. Caproni si presentavano due problemi gravi ed urgenti: trovare una nuova sede per quella che ormai diventava la sua industria e reperire i capitali per avviarla.

Per risolvere il secondo di questi due quesiti, l'Ing. Caproni ebbe il mezzo, con l'aiuto di comuni amici, di conoscere l'Ing. Agostino De Agostini di Bergamo, allora in Francia dove frequentava la scuola a Savary a Chartres. Uomo di larghe vedute, temprato al tenace lavoro ed alle ardite imprese, dotato di forte spirito di iniziativa, si accordò con l'Ing. Caproni per un comune primo tentativo di fondare in Italia una industria aviatoria completamente italiana, libera da ogni dipendenza straniera.

Profetiche le sue parole: *“Sino a che noi ci limiteremo a copiare dagli altri, non potremo mai aspirare a superarli, anzi non potremo mai giungere a stare al loro pari”*.

Caproni comprendeva molto bene che una della difficoltà per introdurre in Italia un apparecchio italiano era dato dal fatto che i nostri valenti ufficiali aviatori avevano preso il loro brevetto su apparecchi esteri, specialmente francesi, e che era naturale che, essendo abituati ad un aeroplano di cui si conoscevano i pregi ed i difetti, non si sarebbero lasciati tanto facilmente indurre a cambiarlo.

Dopo che i due nuovi soci si furono completamente intesi su questo programma, mentre il De Agostini ritornava in Francia per studiare quanto di meglio si fosse fatto in questo ambito, l'Ing. Caproni si dedicò alla ricerca di un nuovo campo di aviazione.

L'arrivo a Malpensa della nuova scuola militare e la conseguente speranza di vendere od affittare la brughiera della Malpensa al Genio Militare, avevano fatto aumentare enormemente le pretese dei proprietari e non fu facile trovare uno spazio adeguato finché l'ing. Caproni non seppe che a Vizzola Ticino era sorto, qualche mese prima, per opera del Sig. Baragiola, un piccolo hangar nel quale era custodito un monoplano Bleriot 25 H, tipo traversata della Manica, acquistato d'occasione a Parigi con lo scopo di allenarsi ed allenare amici per il conseguimento del brevetto di aviatore. Il Baragiola s'era accaparrato una distesa di terreno di fronte all'Hangar.

Per Caproni fu facile l'intesa con lui ed in questo spazio, sul finire del 1911 iniziò la costruzione di altri tre capannoni. Le attrezzature di lavorazione utilizzate a quel tempo erano costituite da una decina di martelli, di seghe e di scalpelli.



*Officine Caproni a Vizzola Ticino  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

In questo ambito, secondo Maria Fede, l'Ing. Caproni si fece sostenere e consigliare da Secondo Mona! Fu così che a Vizzola, le nuove officine, si dotarono di attrezzature per fabbri, meccanici e falegnami e di macchine per la lavorazione del legno e dei metalli.

In quel periodo, a Malpensa, diventava necessario disporre di nuovo spazio per le manovre del Battaglione Specialisti e, per questa "operazione", fu incaricato il Cap. Riccardo Moizo.

Poco più tardi, a partire dal 1911, gli aeroplani del Battaglione Specialisti del Genio, distaccamento aviazione di Malpensa, iniziarono ad essere impiegati sempre più frequentemente in grandi manovre militari nella brughiera e nel Monferrato: centinaia di uomini venivano impegnati in finti combattimenti e gli aeroplani, insieme ai dirigibili, erano utilizzati con compiti di ricognizione e di direzione del tiro delle artiglierie, dimostrando fin dal loro primo impiego le enormi potenzialità belliche che il mezzo aereo poteva offrire in caso di conflitto.



*Accampamento durante le manovre del Monferrato  
(Archivio Storico Luce)*

## 2. La Guerra in Libia

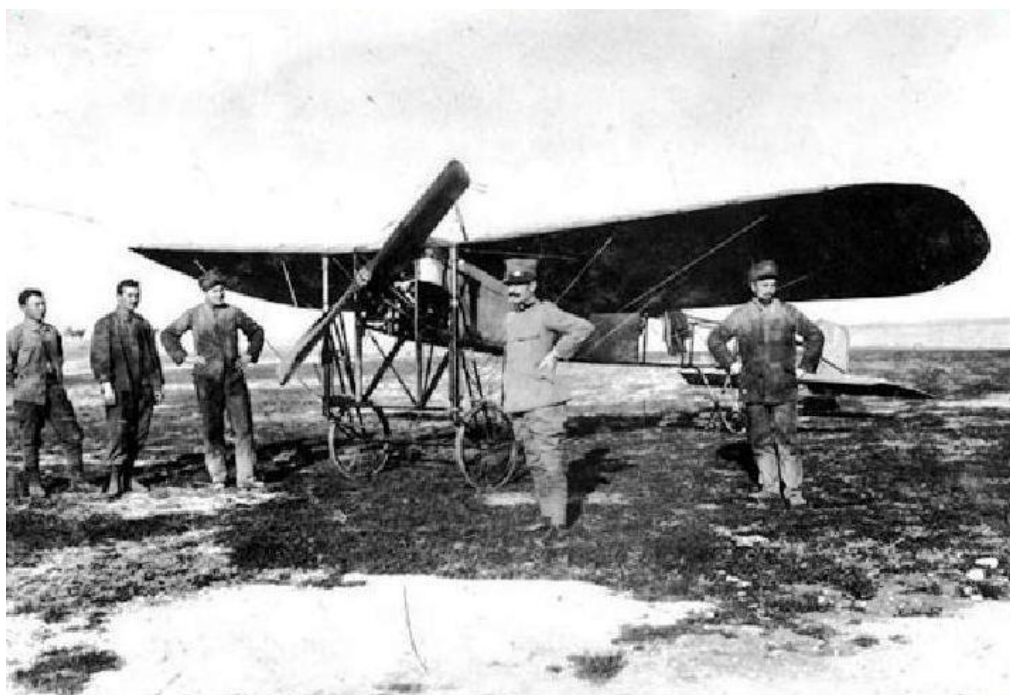
Intanto il Ten. Colonnello Moris aveva ottenuto l'autonomia della brigata specialisti come Battaglione del Genio del quale continuò a mantenere il comando fino a quando venne destinato a dirigere l'appena costituito Ufficio Ispezione dei servizi aeronautici presso la Direzione Generale Artiglieria e Genio.

Con la direzione dell'ufficio ottenne la promozione a colonnello e venne incaricato di studiare la possibilità di un primo impiego dei velivoli militari in Libia (guerra italo-turca).

A tale scopo promosse la costituzione dell'Ispettorato dei Servizi Aeronautici, primo organo direttivo del settore al Ministero della Guerra, ed ottenne il distacco della sezione aviazione dal Battaglione Specialisti, costituita come battaglione autonomo di stanza a Torino.

Così 9 aeroplani (2 Blériot XI, 3 Nieuport, 2 Farman e 2 Etrich Taube) vennero trasferiti in Tripolitania dove era in corso la guerra italo-turca per il controllo della Libia.

Nel corso di questo conflitto si attuò il primo impiego bellico di aeroplani della storia; il 1º novembre 1911 fu effettuato il primo bombardamento condotto dagli Italiani che, comandati dal Tenente Giulio Gavotti, appartenente alla sezione aviazione del Battaglione specialisti del Genio, bombardò le posizioni turche di Ain Zara.



*La "squadra" di Giulio Gavotti con il suo aeroplano  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

I militari si stavano ormai rendendo conto dell'importanza del nuovo mezzo aereo negli eventi bellici e, pur tra inevitabili resistenze, iniziavano a gestire autonomamente la nuova specialità inserita nell'ambito della Cavalleria.

Con l'insediamento dei militari del Battaglione Specialisti si può considerare ufficialmente iniziata l'avventura dell'aeroporto della Malpensa.

Fra i mesi di Gennaio e di Marzo la cascina venne letteralmente invasa da militari appartenenti al battaglione.

Il 27 giugno del 1912 la legge numero 698 istituiva il Servizio Aeronautico presso la Direzione Generale Genio ed Artiglieria e creava il Battaglione Aviatori con reparti di aeroplani e scuole di volo presso l'Aeroporto di Torino-Mirafiori e nello stesso tempo riconosceva il Battaglione Specialisti di Malpensa quale reparto idoneo ad effettuare manutenzioni e riparazioni di velivoli. In un certo senso prendeva forma il primo Reparto Manutenzione Velivoli (R.M.V.) della storia dell'aviazione.

Verso la fine dell'anno 1912, presso il R.M.V. cominciavano a pervenire, per essere "revisionati", gli aerei delle Scuole di Volo, appartenenti alle squadriglie dei primi gruppi di volo. Una "profonda revisione" era anche necessaria per gli aerei reduci dalla guerra in Libia nella quale avevano effettuato operazioni d'ogni tipo, dall'osservazione alla ricognizione fino ai primi bombardamenti mediante bombe lanciate a mano dagli stessi piloti.

Nel corso delle prime operazioni di smontaggio, alcuni avieri specialisti, addetti alla manutenzione, notarono che i motori "libici" erano veramente disastri a causa dell'azione prodotta dal vento e dalla sabbia desertica dallo stesso trasportata: il famoso Ghibli!

Presso l'R.M.V. viste le difficoltà riscontrate nella manutenzione dei motori che rientravano dalla guerra, furono tutti d'accordo nel chiedere l'aiuto e la supervisione di quel "competente meccanico" che da qualche tempo collaborava con Gianni Caproni, nella vicina struttura realizzata a Vizzola: era Secondo Mona.

Fu così che qualche giorno dopo questi, incuriosito per la chiamata che proprio non si aspettava, si presentò sul *campo* a bordo della sua motoretta FN.

Nei capitoli precedenti abbiamo constatato il desiderio di Secondo Mona di interessarsi di macchine che producono del movimento: i motori.

Un po' di esperienza era stata da lui acquisita attraverso la messa a punto praticata sul motore sperimentale Rebus<sup>[5]</sup>, che aveva presentato difficoltà durante l'installazione del motore stesso sul secondo prototipo del Caproni Ca.1.

Importante fu la conoscenza ed i rapporti di amicizia intessuti con l'Ing. Alessandro Tonini che in seguito divenne il Direttore Tecnico della Ditta Savoja e successivamente della Macchi di Varese.

Dopo una prima presa-visione del motore, un motore Anzani tipo B-SCAC 3 cilindri 25 Cv, smontato da un apparecchio Blériot XI, ed ascoltato il parere degli avieri presenti, Secondo Mona chiese ed ottenne l'autorizzazione di trasferire presso il suo laboratorio di Somma Lombardo questo grosso motore; esso, con i pochi mezzi di fortuna disponibili, arrivò a destinazione tra lo stupore e lo sbalordimento dei tre operai presenti in quel momento nel laboratorio. Il motore fu sistemato su un bancale in legno.



*Motore Anzani a 3 cilindri esposto al Museo della Scienza e Tecnologia di Milano*

Tutti insieme iniziarono ad “ispezionare” il nuovo arrivato e, utilizzando un linguaggio moderno, potremmo definire il loro lavoro come *Failure Mode and Effect Analysis* cioè la ricerca dei difetti potenziali, l'identificazione delle cause ed i piani di miglioramento.

Grazie alla lettura di un malconco manuale, avuto in prestito dagli avieri del Battaglione, iniziarono le prime operazioni di smontaggio; queste richiesero particolare attenzione alla locazione dei pezzi sul motore e resero indispensabile provvedere ad una identificazione delle parti usurate nonché alla stesura di qualche schizzo manuale per la ricostruzione di alcune di esse.

Nei mesi successivi, visti i risultati positivi ottenuti con i motori revisionati e grazie alla buona reputazione raggiunta presso il Battaglione Avieri, al Laboratorio della Guzza arrivavano sempre nuovi motori appartenenti ad aerei diversi che risiedevano appunto presso il Reparto Manutenzione di Malpensa; il 1913 può essere considerato l'anno in cui Secondo Mona entrò ufficialmente in seno alla Regia Aviazione dell'Esercito.

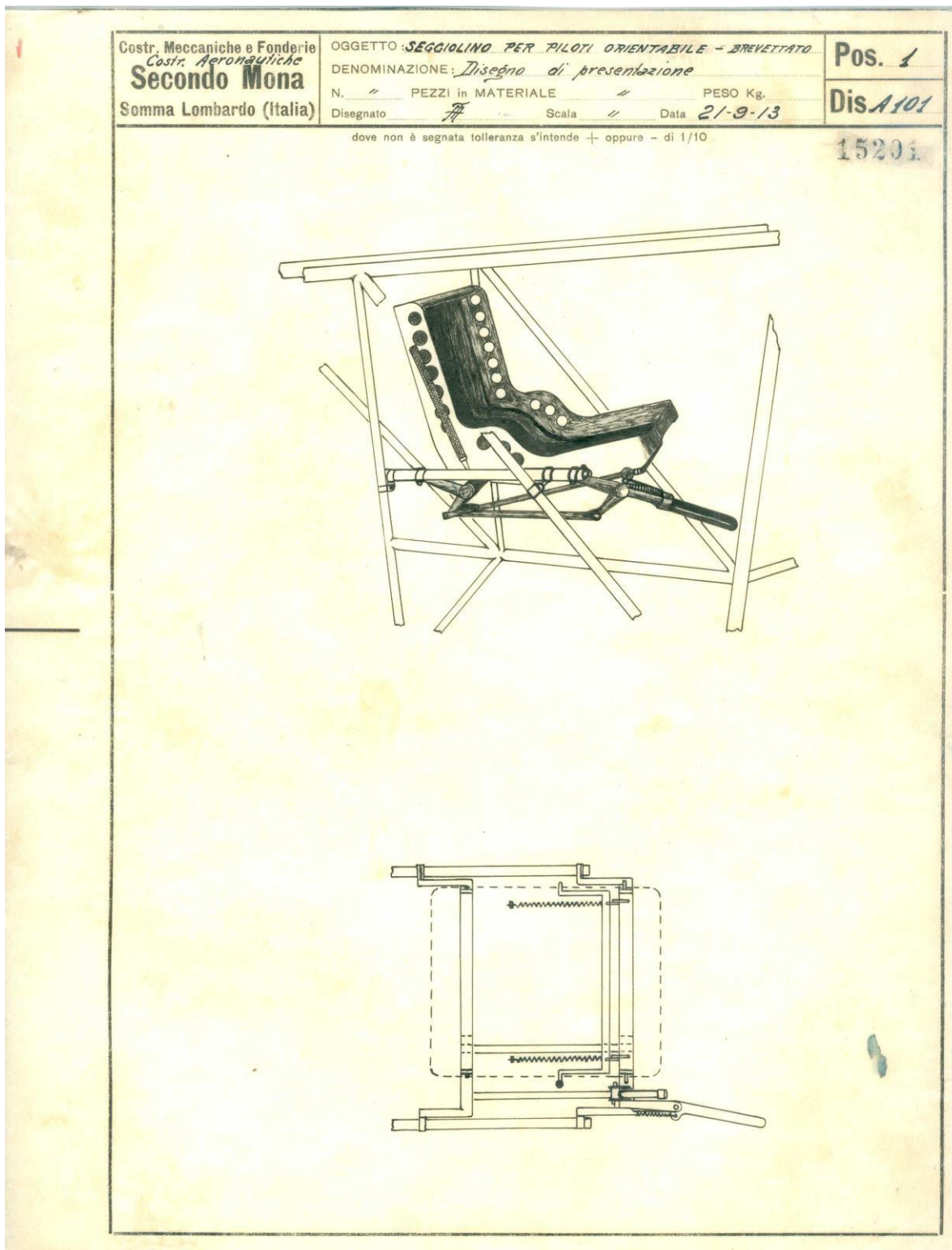
Visto l'evolversi dei lavori in ambito aeronautico oltre che industriale, si rese necessaria l'assunzione di qualche operaio da aggiungere ai tre già presenti presso la "Guzza" e di qualche tecnico capace di disegnare.

Con questo obiettivo Secondo Mona si rivolse all'Istituto di Avviamento professionale di tipo industriale "Ponti" di Gallarate<sup>[6]</sup>; i nuovi assunti dovevano essere in possesso di una istruzione professionale: Augusto Toveschi (sigla AT) fu il primo disegnatore ad essere assunto.

Posso assicurare che ammirando oggi i disegni del nostro Augusto c'è da rimanere veramente stupefatti: non sono disegni, sono dei capolavori, sono quadri!!!

Alla pagina seguente viene riportato un disegno, uno dei pochi trovati con l'apposizione della data di emissione, datato 21 Settembre 1913, che illustra un seggiolino orientabile per piloti utilizzato sugli aeroplani costruiti da Gianni Caproni.

In quel tempo giunse a Malpensa il Col. Montezemolo che, recatosi a visitare le officine Caproni e l'annessa Scuola di Aviazione, volle provare l'apparecchio di quest'ultimo: un monoplano biposto con un motore da 50 Cv. Al termine, ebbe modo di fare la conoscenza del nostro Secondo Mona, sempre presente in situazioni del genere.



*Disegno 15201 datato 21 Settembre 1913 - Seggiolino per piloti - orientabile*

Numerosi motori giungevano frattanto nella officina di Secondo Mona e fu una fortuna che, come da contratto, si avvicinasse la conclusione dell'attività di sorveglianza e gestione dell'impianto elettrico per il Comune di Mezzana!

Nel settembre 1913 venne inaugurato un altro campo d'aviazione militare, quello di Busto Arsizio, sede della V Squadriglia, a conferma dell'enorme interesse strategico che rivestiva per le autorità militari quest'area geografica, divenuta di fatto una delle zone con la più alta densità di campi d'aviazione, piloti ed apparecchi di tutta l'Italia. Questo campo d'aviazione era destinato a diventare lo *hub* della Grande Malpensa.

A Vizzola Gianni Caproni, nel frattempo, aveva affiancato all'azienda aeronautica la Scuola di Aviazione Caproni<sup>[7]</sup> cosa che contribuì ad affermare il prestigio della ditta anche a livello internazionale; in questo stesso tempo iniziò ad occuparsi della progettazione di altri aeroplani: il Ca.7, per esempio, che fu il primo aereo Caproni concepito come plurimotore e che venne considerato il precursore dei grandi bombardieri realizzati durante la Grande Guerra.

A questo punto occorre sottolineare che le gravi difficoltà in cui versava l'azienda di Gianni Caproni lo costrinsero, nell'estate 1913, a cederla al Regio Esercito ed a decidere di rimanere in sede in qualità di Direttore Tecnico dello stabilimento.

A seguito di tale evento a Secondo Mona fu concesso, nel corso di visite presso lo stabilimento di Vizzola, di incontrare alcuni importanti personaggi del novello mondo aeronautico; tra questi i Generali Giulio Douhet<sup>[8]</sup>, Maurizio Moris ed il nuovo pilota collaudatore della Caproni, Emilio Pensuti<sup>[9]</sup>.

Circa i rapporti di lavoro con l'Azienda Caproni, Secondo Mona produsse diverse parti metalliche ed un congegno per lo sgancio di bombe da applicare sui bombardieri il cui studio iniziale era stato eseguito dall'Ing. Beltrami (la documentazione cartacea è tutt'ora conservata presso l'Ufficio Storico).

Nell'anno successivo fu concepito un biplano plurimotore da bombardamento, il Ca.30, il cui progetto godeva dell'appoggio di Giulio Douhet, comandante del Battaglione Aviatori considerato tra i primi teorici del bombardamento strategico. Il prototipo Ca.31, che differiva dal progetto preliminare del Ca.30 per l'installazione di 3 motori, vide la luce solo nell'ottobre 1914, quando compì il primo volo ai comandi di Emilio Pensuti.

Nel marzo 1915 l'ing. Caproni assieme al fratello Federico decise, allo scopo di creare una grande industria aviatoria, di fondare la "Società per lo sviluppo dell'Aviazione in Italia", un organismo di tipo cooperativo, a "capitale illimitato".

Come operazione iniziale, furono riscattate ed ampliate le Officine Aeronautiche di Vizzola Ticino e create quelle di Taliedo<sup>[10]</sup>, per la produzione in serie dei plurimotori. Poco più di due mesi dopo, il 24 maggio 1915, anche l'Italia entrò in guerra.



*Una squadriglia composta da monoplani Caproni  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

Qualche mese prima, nel Gennaio del 1915, con il Regio Decreto n°11, fu soppresso il Battaglione Aviatori e venne sostituito dal neo-costituito Corpo Aeronautico Militare nel quale fece capolino anche la Regia Marina con la sezione di Venezia, composta da idrovolanti.

Come lo stabilimento di Vizzola era diventato “stretto” per Gianni Caproni anche la sede della “Guzza” lo era diventata per Secondo Mona: continuavano anche i lavori sui motocicli e sulle prime automobili delle quali era diventato il rappresentante ufficiale.

I motori richiedevano spazio e manodopera qualificata: i dipendenti erano arrivati a otto di cui sei operai qualificati, un disegnatore ed una donna con funzioni amministrative e di fattorinaggio. Secondo e Marina Mona pensarono di trovare un nuovo spazio nel territorio, possibilmente vicino alla stazione ferroviaria per facilitare i trasporti. Fu così che nacque lo stabile costruito nella località della *Marella*.



*Neg.1905 Marina, Secondo e Bruno Mona (alla sinistra della foto) nello stabile della Marella*

Nel nuovo spazio vennero trasferiti i reparti di montaggio finale e di collaudo di motori.

Mi sia consentita un'osservazione circa la nascita concomitante sul territorio varesino (Sesto Calende, Varese e Cascina Costa) di realtà aeronautiche alle quali Secondo Mona ebbe modo, nel tempo a seguire, di fornire la propria produzione aeronautica e di avvalersi di rapporti di amicizia e di cordialità intercorsi con i vari personaggi.

Inizio da Luigi Capè; egli lavorava nell'azienda di famiglia che si occupava inizialmente di legnami e materiali da costruzione e che, in seguito, divenne una grande segheria con il nome "G. e B. Capè". Nel 1913 assieme a Mario Calderara e Domenico Lorenzo Santoni, con capitali inglesi, costituì la Società Costruzione Aeronautiche "Savoja" e successivamente, nel 1915, dopo aver acquistato da Henri e Maurice Farman la licenza per la costruzione di idrovolanti ed aeroplani, trasferì la produzione degli F.B.A. (Franc British Aviation) a Sesto Calende.

La "Savoja" diventò "Società Idrovolanti Alta Italia" (S.I.A.I.) ed iniziò la costruzione dell'Idroplano Luigi Schreck F.B.A. con il sostegno della A.G.F.A. (Agenzia Forniture Aeronautiche).

Dopo il periodo d'avvio venne assunto un progettista esperto nella persona dell'Ing. Raffaele Conflenti. All'estro del nuovo tecnico si dovettero le prime costruzioni originali della SIAI, macchine moderne, idrovolanti a scafo; prima della fine della Grande Guerra volarono i nuovi Idro della serie S. (S.8, S.13, S.21 e S.23).

Sempre nel 1915 l'Ing. Alessandro Tonini, lasciata la "Savoja" venne assunto in qualità di Direttore Tecnico presso la Società Anonima Nieuport-Macchi di Varese, sita ad una quarantina di chilometri da Sesto Calende.

Tonini, durante la Grande Guerra aveva progettato gli Idrovolanti M.7, M.8, M.9 e M.12 e gli Aeroplani M.14 e M.15; nel dopoguerra realizzò l'M.16, l'M.17, l'M.18, l'M.19, l'M.20 e l'M.24.

Qualche anno più tardi si fece avanti Giovanni Agusta.

Subito dopo la guerra italo-turca, che lo vide come volontario, egli venne assunto nel 1913 presso la Caproni. Dopo la Grande Guerra, lasciata la Caproni, fondò la ditta Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta, con officine a Tripoli, Bengasi e Foggia. Nel 1923 Giovanni, con la moglie Giuseppina ed i figli Domenico, Vincenzo e Mario, si trasferì a Cascina Costa dove avviò l'attività di riparazione e revisione dei trimotori Caproni.

Circondato da questi uomini coraggiosi ed intraprendenti, Secondo Mona cercò il proprio futuro mettendo a frutto la buona sorte, l'esperienza maturata e la volontà di primeggiare nel proprio settore anche al di fuori del territorio nazionale.

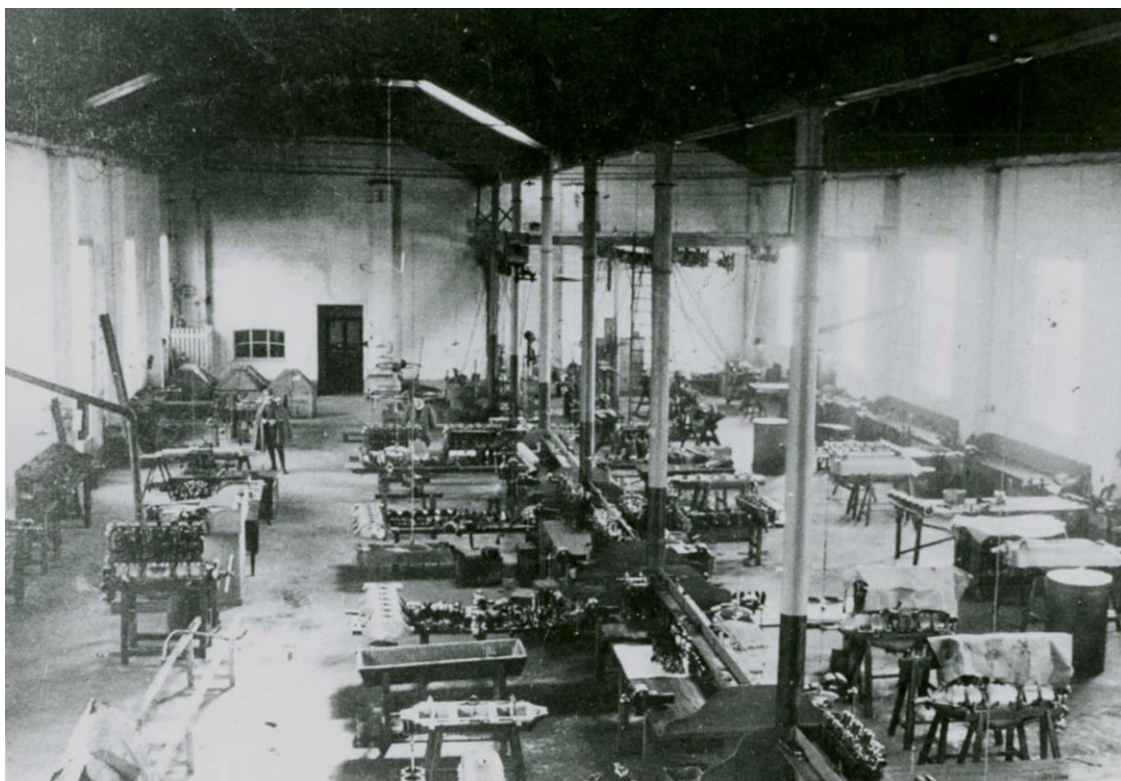
Dai vecchi registri aziendali risulta che mentre a tutto l'anno 1913 erano pervenuti per revisione 125 motori, per lo più Anzani, Gnome Lambda ed Isotta Fraschini, nel 1918 il numero dei motori riparati e revisionati ammontava a ben 468.

Tra questi figuravano ancora gli Anzani a 3 cilindri, i Rhône e Gnome – Rhône a 9 cilindri, gli Isotta Fraschini V4 a V6, i Fiat A10, A12 con cilindri verticali, i Dedion-Bouton a 8 cilindri raffreddati ad aria ed infine i Lorraine-Dietrich 12 Db costruiti anche su licenza dall'italiana Isotta Fraschini.

### 3. Finalmente una pompa

Visto che il numero di motori portati alla revisione continuava a crescere, era stato creato un nuovo spazio nel quale disporre i “nuovi arrivi” per i quali, su un apposito bancale, venivano riposti i pezzi di motore logorati da sostituire.

Era stato istituito un accordo con il Comando Operativo del C.A.M., per il quale la Secondo Mona doveva valutare, assieme ad un Ufficiale addetto, la possibilità di recuperare o di sostituire il pezzo logorato rifacendolo presso la Ditta. Oggi potremmo nominare l’Ufficiale incaricato a tale “verifica” come un addetto dal personale del S.T.D. (Servizio Tecnico Distaccato) del Comando Logistico dell’Aeronautica Militare.



*Neg. 3401 - La Guzza - Reparto revisione motori anno 1915  
In alto a sinistra la figura di un militare, probabilmente il rappresentante dell’S.T.D.*

Durante una di queste supervisioni, un nuovo motore colse l’attenzione di Secondo Mona che, assieme al responsabile del reparto motori, aveva l’abitudine di *toccare con mano* i nuovi arrivi. Si trattava di un motore costruito dalla Ditta Isotta Fraschini di Milano, con 6 cilindri in linea ed era il più “grosso” tra quelli sino ad allora giunti in Azienda: era il tipo V-4B.

Il suo occhio esperto venne attratto da due oggetti installati sul motore; si trattava di due pompe aventi una targhetta di identificazione particolare. Tra le varie iscrizioni emergeva, a caratteri cubitali, la scritta A.M., mentre altre segnalavano informazioni di carattere tecnico fra cui il nome della ditta costruttrice, tale Martin Moulet con sede a Tolosa.

Secondo subito si attivò per affrontare la possibilità di mettere mano alle due pompe ed al loro collaudo con la verifica delle loro caratteristiche funzionali. Nessun documento era presente tra gli allegati e non figurava alcuna scheda tecnica né del motore né tanto meno delle due pompe. La sua straordinaria memoria, ed anche il suo senso pratico dato dalla grande esperienza acquisita sul campo gli venne in aiuto e gli fecero ricordare di aver visto le pompe al *salon* di Parigi del 1909 durante la visita effettuata con Gianni Caproni!!!

Non perse tempo e contattò l'amico De Agostini tramite il quale riuscì a prendere contatti con il Politecnico di Parigi presso il quale insegnava l'ideatore delle pompe A.M.: Albert Moulet.

L'idea di andare in Francia solleticava la fantasia di Secondo Mona e Gianni Caproni gli diede la spinta magica perché il viaggio si effettuasse sostenendo che, nella generalità dei casi, gli equipaggiamenti che venivano installati su un motore e su un apparecchio erano di gran lunga più importanti del motore stesso.

Secondo Mona era ben consapevole che non avrebbe mai affrontato la costruzione di motori, ma sapeva che gli equipaggiamenti installati sui motori del tipo carburatori e pompe potevano essere alla sua portata.

Le pompe costituivano il suo obiettivo e, tralasciate le ultime perplessità, assieme alla Signora Marina, che esercitava la funzione di interprete, si recò a Tolosa presso la sede di fabbricazione delle pompe A.M.

Non si hanno informazioni precise del viaggio a Tolosa; un fatto certo è che Secondo ritornò a Somma Lombardo con una ricca documentazione tecnica riguardo le pompe ed altri prodotti che i fratelli Moulet stavano studiando nel loro laboratorio al fine di mettere a punto un completo impianto di alimentazione per velivoli destinati principalmente ad un impiego bellico.

Secondo Mona era più che mai convinto che anche in Italia, oltre all'amico Caproni, negli anni successivi, si sarebbero potuti produrre aeroplani "italiani" utilizzabili dalle nostre appena nate squadriglie aeree.

Un dato era visibile a tutti gli esperti nel settore: tra il 1914 e il 1918 Francia, Inghilterra e Germania avevano prodotto 50 000 aerei ciascuno, ideati o adattati per i tre principali impieghi dell'aviazione: ricognizione, bombardamento e caccia.

Durante la giornata lavorativa, che talvolta era ben più lunga delle classiche otto ore, un paio di operai, oltre naturalmente a Secondo Mona ed al disegnatore Toveschi, si soffermavano per sfogliare la documentazione portata dalla Francia.

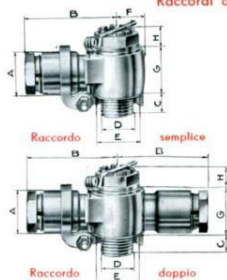
Alcuni di questi documenti si sono miracolosamente "salvati" e sono attualmente conservati nell'Archivio Storico. Sono per lo più tabelle e disegni che rappresentavano oggetti utilizzati negli impianti di alimentazione di aerei. Qui di seguito viene mostrata una pagina, presa a caso, da un bellissimo catalogo che negli anni trenta Secondo Mona fece realizzare a proprie spese e poi distribuire agli Uffici Tecnici delle conterrane industrie di aeroplani.



**RACCORDI ORIENTABILI**

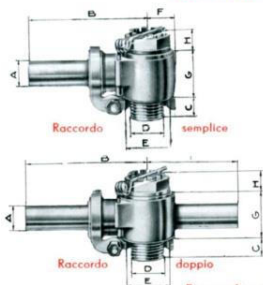
Corpo in metallo leggero, accessori in ottone

Raccordi orientabili con guarnizioni in metallo plastico "A M"



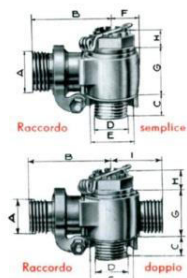
Numeri di riferimento		Diametri dei tubi	A	B	C	D	E	F	G	H	Peso in grammi	
Raccordo semplice	Raccordo doppio										raccordo semplice	raccordo doppio
1247	1259	4/6	16	40	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	42	60
1248	1260	4 <sup>1</sup> /6 <sup>1</sup>	17	40	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	44	64
1249	1261	6/8	18	41	10 <sup>3</sup>			11 <sup>3</sup>	17 <sup>3</sup>	8	55	77
1250	1262	8/10	20	44	10 <sup>3</sup>			12	17 <sup>3</sup>	9	80	107
1251	1263	10/12	22	46	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	111	140
1252	1264	10 <sup>3</sup> /12 <sup>3</sup>	23	47	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	115	150
1253	1265	12/14	25	51	12 <sup>3</sup>			16 <sup>3</sup>	26 <sup>3</sup>	10	148	190
1254	1266	13/15	27	54 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			19	32	10	139	230
1255	1267	14/16	28	54 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			19	32	10	191	243
1256	1268	16/18	30	55	13			19 <sup>3</sup>	32	11	204	260
1257	1269	18/20	33	58 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			20 <sup>3</sup>	35	12	237	305
1258	1270	20/22	35	62	12 <sup>3</sup>			22	38	12	273	350

Raccordi orientabili con bocchettoni cilindrici per manicotti elastici "A M"



Numeri di riferimento		Diametri dei tubi	A	B	C	D	E	F	G	H	I	Peso in grammi	
Raccordo semplice	Raccordo doppio											raccordo semplice	raccordo doppio
1271	1283	4/6	6	50	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	41	28	30
1272	1284	4 <sup>1</sup> /6 <sup>1</sup>	6 <sup>1</sup>	50	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	41	29	32
1273	1285	6/8	8	51	10 <sup>3</sup>			11 <sup>3</sup>	17 <sup>3</sup>	8	42	56	39
1274	1286	8/10	10	59	10 <sup>3</sup>			12	17 <sup>3</sup>	9	47 <sup>3</sup>	58	62
1275	1287	10/12	12	63	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	49 <sup>3</sup>	87	92
1276	1288	10 <sup>3</sup> /12 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>	63	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	49 <sup>3</sup>	88	94
1277	1289	12/14	14	68	12 <sup>3</sup>			16 <sup>3</sup>	26 <sup>3</sup>	10	51 <sup>3</sup>	113	119
1278	1290	13/15	15	71	12 <sup>3</sup>			19	32	10	53 <sup>3</sup>	146	153
1279	1291	14/16	16	71	12 <sup>3</sup>			19	32	10	53 <sup>3</sup>	147	155
1280	1292	16/18	18	69 <sup>3</sup>	13			19 <sup>3</sup>	32	11	54	157	165
1281	1293	18/20	20	71	12 <sup>3</sup>			20 <sup>3</sup>	35	12	55	179	188
1282	1294	20/22	22	81 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			22	38	12	64	209	222

Raccordi orientabili a cono (ad imbuto conico) per tubazioni flessibili



Numeri di riferimento		Diametri dei tubi	A	B	C	D	E	F	G	H	I	Peso in grammi		
Raccordo semplice	Raccordo doppio											raccordo semplice	raccordo doppio	
1295	1307	4/6			27	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	18 <sup>3</sup>	27	29
1296	1308	4 <sup>1</sup> /6 <sup>1</sup>			27 <sup>3</sup>	10 <sup>3</sup>			10 <sup>3</sup>	15 <sup>3</sup>	8	19 <sup>3</sup>	28	31
1297	1309	6/8			29	10 <sup>3</sup>			11 <sup>3</sup>	17 <sup>3</sup>	8	20 <sup>3</sup>	35	37
1298	1310	8/10			32 <sup>3</sup>	10 <sup>3</sup>			12	17 <sup>3</sup>	9	24	56	59
1299	1311	10/12			37	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	26	85	88
1300	1312	10 <sup>3</sup> /12 <sup>3</sup>			37	10 <sup>3</sup>			14 <sup>3</sup>	23 <sup>3</sup>	10	26	86	90
1301	1313	12/14			43	12 <sup>3</sup>			16 <sup>3</sup>	26 <sup>3</sup>	10	27 <sup>3</sup>	111	116
1302	1314	13/15			46 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			19	32	10	29 <sup>3</sup>	145	150
1303	1315	14/16			47	12 <sup>3</sup>			19	32	10	33 <sup>3</sup>	146	152
1304	1316	16/18			45 <sup>3</sup>	13			19 <sup>3</sup>	32	11	34 <sup>3</sup>	156	163
1305	1317	18/20			47	12 <sup>3</sup>			20 <sup>3</sup>	35	12	36 <sup>3</sup>	178	186
1306	1318	20/22			50 <sup>3</sup>	12 <sup>3</sup>			22	38	12	38 <sup>3</sup>	205	214

Leggere alle pagine 5, 6 e 7: Istruzioni riguardanti la compilazione delle ordinazioni di apparecchi "A M".

Pagina del Catalogo "AM-101" edito Secondo Mona, relativo a diversi tipi di giunti orientabili.

Altri sono veri e propri cataloghi nei quali vengono illustrate nuovi tipi di pompe già utilizzate dall'industria automobilistica francese su vetture di loro costruzione ed anche su imbarcazioni marine.

Progettate e sperimentate a lungo presso il Laboratorio di Tolosa avevano la funzione di alimentare direttamente i carburatori dei motori a scoppio impiegati per la propulsione, come sopra detto, di veicoli automobilistici: automobili, autocarri ed imbarcazioni a motori. Il loro funzionamento era automatico; esse permettevano di realizzare una pressione di alimentazione costante, senza alcun organo ausiliario.

Erano alimentate a corrente continua con tensione di 6 oppure di 12 Volt, fornita dalla batteria di bordo del mezzo sul quale erano installate.

Secondo Mona e Toveschi iniziarono a pensare ad una possibile costruzione su licenza e, in considerazione del fatto che Secondo Mona era il rappresentante di zona della Renault, decisero di chiedere alla Moulet di ottenere la rappresentanza in Italia e l'autorizzazione alla revisione ed alla costruzione delle loro pompe.



*Pompa Autoflux modello a 12 V*



*Pompa Monoflux con filtro in linea*

Concluso questo contratto con la Moulet Secondo Mona si trovò ad assumere altro personale da impiegare nei reparti produttivi perché ormai era lanciato nella revisione dei motori aeronautici, nella revisione e nella costruzione, seppur con licenza, di nuovi tipi di pompe.

#### 4. Nuova sede a Mezzana

Il 1914 segnò anche l'inizio del conflitto che coinvolse le principali potenze europee. Periodo di paura quello che si stava attraversando!

Contemporaneamente alle operazioni belliche, la guerra ebbe una profonda influenza sullo sviluppo dell'industria aeronautica del paese perché, assieme alla guerra di trincea, nacque l'utilizzo dell'aviazione e quindi di aeroplani nei ruoli di caccia, di ricognizione e di bombardamento.

Grande impulso strategico si delineò per gli aeroplani appartenenti alle numerose squadriglie da ricognizione e da combattimento che si erano formate; erano interessate in particolare le squadriglie che operavano nelle vicinanze del fronte italiano. In esse erano presenti non solo aerei francesi ma finalmente anche gli italiani: gli Ansaldo S.V.A., in seguito gli SAML/Aviatik B.I, realizzati su licenza ed i SIA 7 entrambi equipaggiati con motore Fiat A.12.

Seguirono gli SPAD con motore Hispano-Suiza ed i primi bombardieri Caproni equipaggiati con motori Fiat A.10. Su tutti questi motori installati si rendeva necessario procedere ad una adeguata manutenzione o ad una completa revisione che venivano realizzate presso la Ditta Secondo Mona.

Marina e Secondo erano ormai consapevoli del fatto che sia il "negozio" della Guzza che il Laboratorio situato alla Marella non potevano sostenere altri "inserimenti": non c'erano più gli spazi necessari per un decoroso e sapiente lavoro perché i motori erano sempre più voluminosi e rumorosi.

La fortuna non tardò a presentarsi loro; nel confinante Comune di Mezzana Superiore, si rese disponibile una grande area nella quale erano stati costruiti tre spaziosi capannoni che erano stati utilizzati da un ricamificio.

L'attività di ricamificio era stata condotta da un boemo, il Signor Antonio Herrmann, dal 1903 al 1910. Successivamente venne assorbita da un ebreo, il Signor Samuel Menning proprietario, in Saronno, di una ditta produttrice di articoli per mercerie. Secondo Mona decise di acquistare tutta la proprietà ed il 10 Luglio 1918, a Milano, nello studio legale del Dottor Vittorio Porro, venne redatto lo *strumento* per la vendita; esso riporta testualmente:

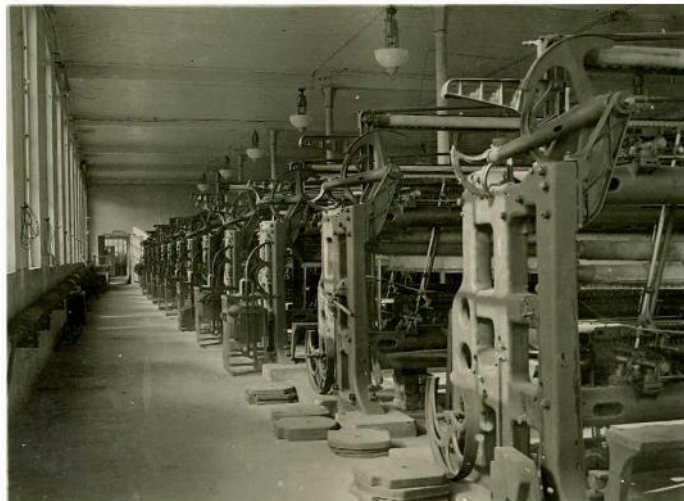
*"Vendita di stabili, terreni, casa di abitazione civile, dei fabbricati costituenti già un ricamificio con tutto l'annesso macchinario ed annessi tutti fatta dal Sign. Menning Cav. Samuele al Sign. Secondo Mona".*

La foto qui di seguito illustra come si presentava la proprietà quando venne acquistata



*Neg.1015 Abitazione civile e capannoni con recinzione muraria.*

Si rese subito necessario fare una grande pulizia all'interno dei capannoni affinché si potessero trasferire le macchine operatrici esistenti alla Guzza e tutto il materiale necessario alle varie manutenzioni sia nei settori aeronautico che industriale.



*Neg. 946 Telai utilizzati per la lavorazione dei ricami*

Ancora una volta il nostro Secondo si distinse per l'abilità ed il buon senso nel definire, come già fatto per la Guzza, le nuove aree destinate alle lavorazioni, al montaggio, ai magazzini ed agli uffici; egli era già consapevole di quanto il "processo di predisposizione degli spazi" fosse l'elemento primario per portare avanti progetti e per realizzare gli obiettivi della futura impresa.

Si stava già delineando la grande impresa; nei terreni agricoli adiacenti furono edificati nuovi capannoni per ospitare macchinari e le maestranze disponibili sul territorio.



*Neg. 1847 Nuovo capannone già utilizzato nella primavera dell'anno 1919*

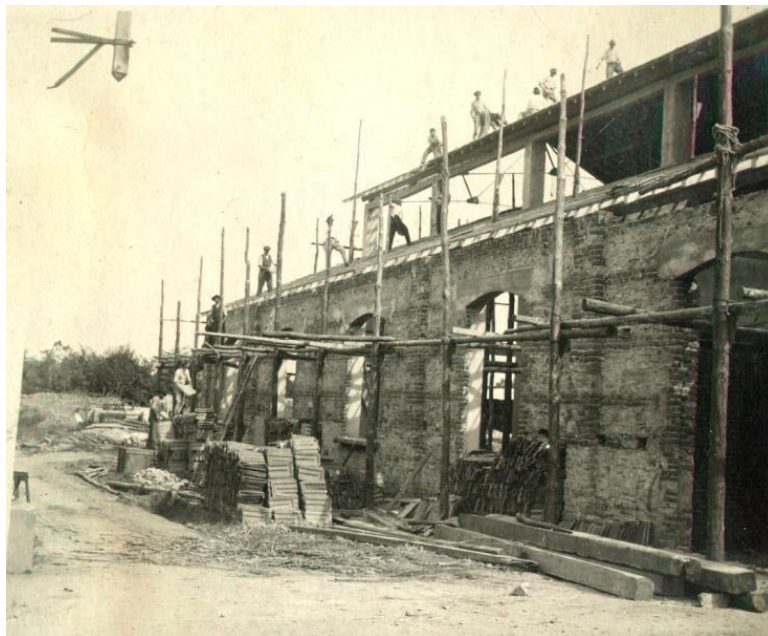
Fortunatamente dopo 41 mesi di logoranti combattimenti la Grande Guerra si avviava alla fine ed era comune il desiderio di tornare al più presto alla normalità ed al raggiungimento di una condizione di “pace perpetua”.

Grande sventolio di bandiere da parte di numerosi cittadini che, unitamente ad autorità civili e militari, festeggiavano il grande evento all'interno della stabilimento messo a disposizione da Secondo Mona per la grande occasione.



*Neg.918 Viene festeggiata la fine della Grande Guerra*

Nel nuovo anno, il 1919, vennero avviati i lavori per una grande struttura: la fonderia.



*Neg.1923 Lavori per la costruzione di una fonderia*

La sua progettazione era anche vista come una nuova opportunità di lavoro perché già si preannunciava una crisi dovuta alla smobilitazione delle forze umane precedentemente utilizzate per la guerra.

Il conflitto aveva portato ad una crisi economica e la disponibilità di mano d'opera era forte. Molti operai erano quindi disponibili al lavoro e Secondo Mona era deciso a potenziare il proprio apparato industriale in prospettiva dell'imminente periodo di pace.

Il buon senso e la capacità di coltivare amicizie di buon livello indussero Secondo Mona ad individuare nuovi sbocchi in altri settori dell'industria. La fonderia era infatti una nuova opportunità di lavoro per Secondo Mona stesso in quanto alcuni complessi industriali del territorio chiedevano la disponibilità di una fonderia per la realizzazione di pezzi di grandi dimensioni; la Franco Tosi di Legnano e la Leopoldo Pontiggia di Varese erano in prima linea.

Un secondo ambito in cui la fine della Grande Guerra aveva azzerato le risorse era la nascente aviazione.

Se allo scoppio delle ostilità l'Italia era in possesso solo di circa 150 aerei l'impulso dato da Douhet all'aviazione italiana, ebbe come risultato la trasformazione del primitivo apparato produttivo in uno di grandi dimensioni, tanto da consentire all'Italia di terminare il conflitto con 6 488 aerei e 18 840 motori prodotti.

Iniziò così lo sviluppo dell'aviazione civile, destinata al trasporto di passeggeri e di merci ed al servizio postale; in molti casi apparecchi militari potevano essere facilmente riconvertiti in civili, anche se per i bombardieri di Gianni Caproni il processo non era così facile.

I piloti si riciclarono in professionisti adatti a quel "nuovo" mercato o si dedicarono ad attività quali l'acrobazia aerea, che risvegliò l'interesse del grande pubblico a partire dagli anni venti.



*Aerei "in deposito" dopo il conflitto  
(Archivio Storico Aeronautica Militare)*

## 5. I carburatori

Come accennato nel capitolo iniziale, Secondo Mona si dedicò anche alla costruzione di carburatori che furono installati, nel tempo, su motori realizzati sia da industrie italiane quali l'Alfa Romeo, la Piaggio, l'Isotta Fraschini, la Fiat, e la CABI Cattaneo che da aziende straniere; tra queste primeggiavano le inglesi Armstrong Siddeley, la Bristol e la De Havilland, poi la tedesca B-M-W. Flugmotorenbau, la cecoslovacca Walter e la francese Zenith.

L'inizio di questa costruzione avvenne tra il 1932 ed 1933 quando l'Ing. Bruno Mona, figlio di Secondo, ebbe modo di recarsi in Inghilterra, presso la ditta di proprietà di Hamilton McArthur Hobson che da qualche tempo costruiva carburatori per l'industria automobilistica e quella aeronautica.

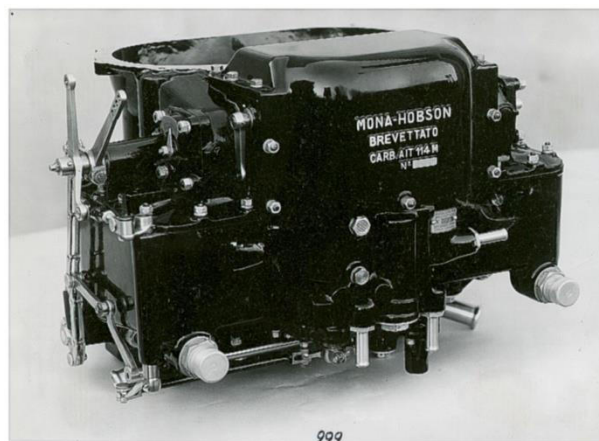
Da quel viaggio scaturirono importanti accordi di collaborazione tra le due Aziende; i primi carburatori prodotti da Secondo Mona su studio iniziale Hobson furono brevettati ed identificati come carburatori Mona-Hobson. Negli anni successivi presso l'Ufficio Tecnico di Secondo Mona, il figlio Bruno divenne responsabile del Servizio Progettazione ed eseguì nuovi progetti mentre nelle officine si realizzavano anche carburatori su licenza di costruzione.

Lo scrivente ha avuto modo di eseguire una ricerca circa il numero di carburatori realizzati su progetto ed altri costruiti su licenza. Il numero esatto è di 42 285 (compatibilmente alla documentazione tecnica che sono riuscito a rintracciare).

Tra quelli costruiti su licenza sono degni di nota i carburatori realizzati per l'Isotta Fraschini ed installati sui motori IF Asso 750 utilizzati sugli Aeroplani S. 55X della Crociera del Decennale.



*Neg.1009 Carburatore Mona-Hobson AI-48D*



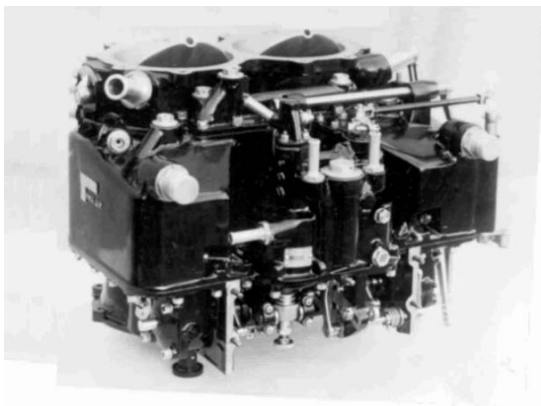
*Neg.999 Carburatore Mona.Hobson AIT-114M*



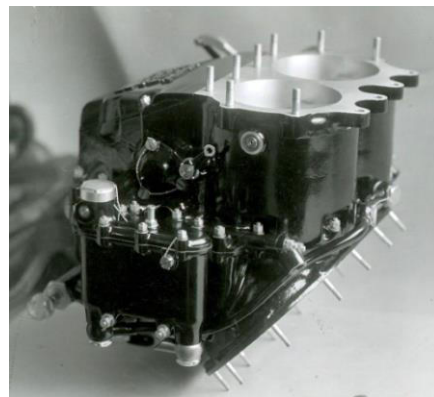
*Neg.1018* Carburatore Mona AVT-85MC  
Installato sui motori: Alfa Romeo 126 ed Isotta Fraschini Delta



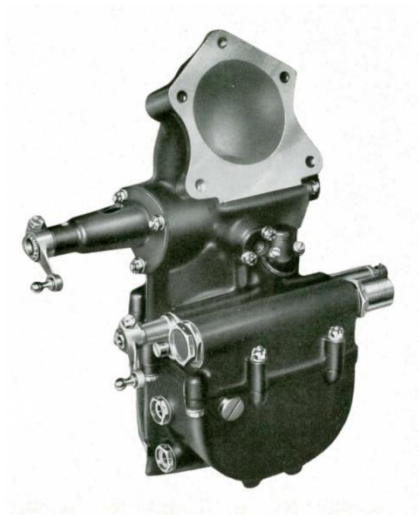
*Neg.1008* Carburatore Mona AVT-80B  
Installato sui motori: Alfa Romeo 126 e 127, Walter Castor e Venus e Piaggio P.XI



*Neg.1109* Carburatore AVT-87MA  
Installato sui motori: Armstrong Siddeley Tiper IX



*Neg.1365* Carburatore AVT-100 MBS  
Installato sui motori Alfa 128 e BMW 132DC



*Installato sui motori: Isotta Fraschini Asso 750,  
ed Isotta Fraschini Delta*



*Neg.318* Carburatore Zenith 55IF  
Installato sui motori: Isotta Fraschini V-6

## 6. Il settore industriale

Dato che avanzava la crisi della nascente aviazione, era opportuno trovare altri sbocchi di lavoro.

Un nuovo settore industriale stava spuntando all'orizzonte: la produzione di calzature. La crescita della domanda sollecitava il passaggio dall'artigianato al sistema di fabbrica e calzaturifici isolati vennero sorgendo in molte città del nord Italia; si formarono anche numerose agglomerazioni produttive in cittadine lombarde poste lungo due linee ferroviarie o a brevissima distanza da esse : lungo la Milano-Domodossola-Varese spiccarono Legnano, Busto Arsizio, Gallarate, San Vittore Olona, Varese, mentre lungo la Milano–Alessandria emergeva Vigevano.

In questi nodi industriali alcuni imprenditori minori, artigiani, negozianti, manifattori, commercianti di pellami e calzature, poterono avvalersi di un ambiente industriale dotato di infrastrutture in grado di fornire energia, materiali, servizi, apporti tecnici e finanziari.

Mediante l'interessamento di un conoscente, Secondo Mona trovò il modo di contattare Ermenegildo Trolli e di condividere la sua esperienza di industriale calzaturiero in quanto, il Trolli, uomo di genio, era titolare in Varese della Premiata Manifattura Tomaie Giunte, che nel 1899, aveva dato vita al Calzaturificio di Varese.



*Lavoratrici presso il Calzaturificio di Varese in una foto che risale ai primi anni del novecento  
(Archivio di Stato di Varese)*

Su consiglio di Ermenegildo Trolli il Mona effettuò una breve trasferta in quel di Vigevano ove poté visitare il laboratorio di calzature Giulini il cui direttore, signor Pietro Bertolini, lo introdusse presso una ditta dove si producevano macchine per la lavorazione delle scarpe: la ditta Ferrari Antonio.

Era il momento di prendere nuove decisioni; la prima tra le molte era la ricerca di un buon progettista, capace di grandi idee al quale affiancare i due disegnatori, Toveschi e Verrotta già presenti in ditta a quel tempo.

La capacità di ascoltare era una delle caratteristiche del nostro Secondo e così venne a sapere che un “piccolo genio” poteva essere disponibile a svolgere il ruolo di progettista di macchine: si chiamava Giuseppe Cerulli Del Sette.

Due erano “le teste” in fibrillazione; quella di Secondo Mona e quella del Del Sette il quale aspettava questa occasione per dimostrare le sue capacità di osservazione e di disegno.

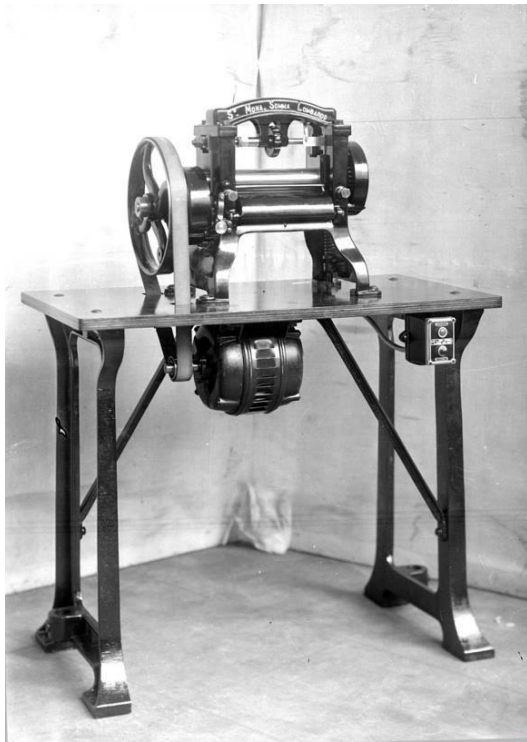
E così, nel giro di poco tempo, anche a seguito di attente consultazioni di cataloghi specializzati del settore, prese vita la prima macchina operatrice: una pressa per tranciare le tomaie.

Grande fu l’entusiasmo per questo “nuovo nato”: era il primogenito di una famiglia molto numerosa tanto che Secondo Mona decise di allestire uno spazio esclusivo presso la Fiera Campionaria di Milano nell’anno 1923.

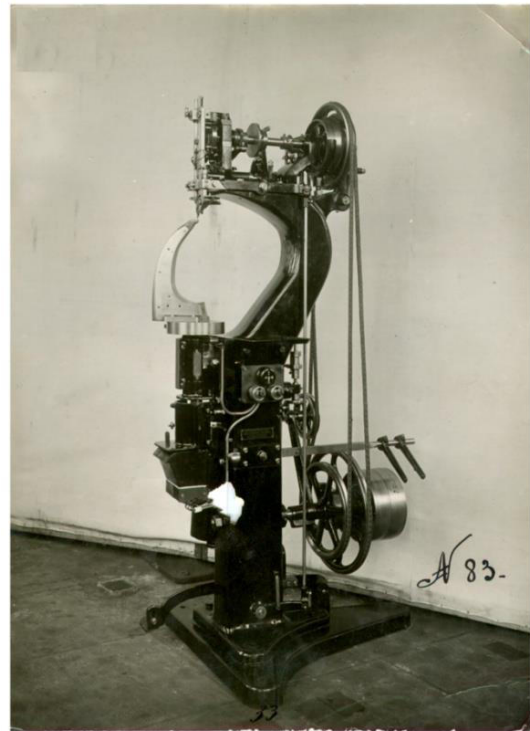


*Neg.1024 Esposizione di prodotti Secondo Mona alla Fiera Campionaria di Milano anno 1923*

Qui di seguito un paio di fotografie delle macchine che vennero prodotte in Azienda e che fecero bella mostra in diverse fiere del settore; in particolare quella di Fiume nel 1927.



*Neg.1052 Spaccatrice con motore accoppiato*



*Neg.83 Macchina incavigliatrice "Black-Lei"*

In quella occasione la Ditta di Secondo Mona fu premiata con medaglie e diploma.



*Diploma e medagliere  
(Materiale attualmente esposto presso il Museo Aziendale)*

La pubblicità anche in questo settore non era un elemento di secondo piano. Qui di seguito alcune locandine inerenti al settore calzaturiero.

**ITALA**

**"ITALA", MACCHINA PER SMUSSARE LE PELLI Mod. 50 D - Vª Serie**  
con frizione incorporata

Il suo uso è semplicissimo potendo servire senza alcuna speciale addestrazione allo fabbrico di scarpe, polveriere, calzature, solette, camoscioni di automobili, alla sartoria che necessitano di abiti in pelle, ecc. - Il lavoro è effettuato mediante un rotello cilindrico di acciaio speciale completamente temperato e rettificato. - Una frizione incorporata alla macchina è comandata a pedale per collegare la poltrona motrice col rotello e per la pedana con 2 giri per permettere due differenti velocità del rotello a seconda del lavoro da eseguire. - La mota affilatrice è comandata da un apposito bottone d'arresto. - La macchina è anche munita di una speciale elica, munita che permette di alzare ed abbassare il piedino senza servizio di assistenza. - Viene fornita con rotelle trasportatore per essere usata da uno, da due o da tre. - La macchina può essere fornita completa di lavoro e motore, oppure la sola tavola e rotelle.

**CARATTERISTICHE:**  
Potenza motore HP 1,2  
Giri pedale al minuto N. 1250/1300  
Diametro delle poltrone mm. 61-68  
Larghezza " " " 300  
Lunghezza " " " 400  
Peso netto solo tavola Kg. 80  
Peso netto tavola e motore " " " 100  
Peso totale con motore " " " 150  
Ingombro cassa lungo via mare cm. 6.100  
" " " " " " " 1.000  
" " " " " " " 1.125  
" " " " " " " 300  
" " " " " " " 1125  
" " " " " " " 105  
" " " " " " " 125  
" " " " " " " 135  
" " " " " " " 150  
Ingombro cassa lungo via mare " 0,500



**ITALA 50 D**

*Secondo Mona*

UFFICIO ED AMMINISTRAZIONE  
**SOMMA LOMBARDO**  
Via Roma, 24  
Telefono N. 23 498

SEDE ED ESPOSIZIONE IN  
**MILANO**  
Via Galvani, 12  
Telefono N. 661 834

SOMMA LOMBARDO - **SECONDO MONA** - Filiale in MILANO  
TELEFONO N. 661 834 - COSTRUZIONI MECCANICHE - FONDERIE - Via VENEZIA, 4 Ang. Via Loreo  
Telefono: MONA - Sommalombardo - Telefono: 661 834

**Apparecchio pneumatico per pomiciare**

Brevetto S. MONA

Questo APPARECCHIO PNEUMATICO PER POMICIARE, Brevettato è fatto in modo che con semplicissimo congegno ed in poco spazio si possa avere tutto il necessario per eseguire una pomiciatura con quella perfezione e forza che solo può conseguire il nostro sistema pneumatico.

Usando questo apparecchio si ottiene anche un gran risparmio nel consumo di abrasivi, e come mostra la figura, si possono adoperare diverse forme di cuscinetti a camera d'aria, si da poter eseguire la pomiciatura più perfetta in qualunque tipo di calzature.



**CARATTERISTICHE**

Altezza totale dell'apparecchio	La mm.	100
Larghezza	" "	100
Profondità	" "	200
Giri della poltrona al minuto	" "	N. 2300
Diametro della poltrona a giri	" "	mm. 63
Forma della manovella	" "	100/100
Peso netto	" "	kg. 2,5
" con rotella via terra	" "	" 5
" " " " " " "	" "	" 8
Ingombro cassa con rotella via mare	" "	cm. 0,012

*Secondo Mona*

UFFICIO MECCANICHE - FONDERIA METALLICA  
CONFEZIONATORI MACCHINE PER COLLEGARE TACCHI  
PER PELLETTIERE - CARROSSAGGI - MACCHINE DIVERSE

SOMMA LOMBARDO (Mezzana Superiore)  
Filiale in MILANO - Via P. Umberto, 17  
C. C. L. di Milano  
N. 0304

La più Grande ed Importante Fabbrica Italiana di Macchinario per Calzaturifici

N. di Catalogo	ELENCO DELLE NOSTRE PRODUZIONI	PREZZI
27	TRANCIA RAPIDISSIMA brevettata MONOS - Mod. 1925 monopoleggia di grande produzione per tranciare suole, sottopiedi e tomaie	
23+	TRANCIA RAPIDISSIMA a due posti, brevettata MONOS monopoleggia di grande produzione per tranciare suole, sottopiedi e tomaie	
22	TRANCIA "RIVOLUZIONE", marciante a motore da metri 1.20	
22	TRANCIA "CIGNO" brevettata MONOS a braccio girevole mod. P. marciante a motore	
26	FUSTELLATRICE "IDEAL", con congegno a scatto brevetto MONOS per cuoio, cartoni, pelli, fibra ecc. da metri 0.80	
9	FUSTELLATRICE "IDEAL", con congegno a scatto brevetto MONOS per cuoio, cartoni, pelli, fibra ecc. da metri 1.20	
30	MACCHINA per spaccare ed uguagliare il cuoio da mm. 200	
30	" " " " " " " 330	
30	" " " " " " " 480	
31	" " a scalire e canalare le suole	
10	" " a scalire il sottopiede	
32	" " "ITALA", a coltello cilindrico per smussare le pelli Mod. A	
32b	" " "ITALA", a coltello cilindrico per smussare le pelli con alata rapida B	
32c	" " "ITALA", a coltello cilindrico per smussare il cuoio (senza tavola) Mod. C.	
32c	" " "ITALA", Mod. C. a coltello cilindrico per smussare il cuoio, completa di tavola, gambe ghisa, contralbero e frizione	
48	" " per aprire le scalfitture	
33	" " "VELOCISSIMA", per smussare contrafforti, capellotti e speroni, ecc.	
63	SMUSSATRICE automatica "UNIVERSALE", brevettata	
50	AUTOMATICA "FAVORITA", per spaccare la coda alle suole	
64	" " "RASPÀ", per sfibrare il cuoio alla superficie adatta per la lavorazione senza cucitura	
68	" " "OCCHIELLATRICE", combinata a forare ed applicare occhiali con trasporto automatico	
46	" " per battere il guardolo	
16	" " per chiudere le scalfitture	
21	" " "SPIANA", per spianare e lucidare le suole (marciante a motore)	
29	" " per marcare il punto (marciante a mano)	
6	" " per marcare il punto (marciante a motore)	

IMPIANTI COMPLETI PER CALZATURIFICI

SOMMA LOMBARDO - **SECONDO MONA** - MEZZANA SUPER.  
TELEFONO N. 661 834 - COSTRUZIONI MECCANICHE - FONDERIE - Filiale in MILANO - Via Principe Umberto N. 17  
C.C.L. di Milano N. 0304 - Telefono: MONA SOMMALOMBARDO

**CHIEDO "NOVITA'", Brevettato**  
per il fissaggio dei tacchi




Questi chiodi assicurano fortemente il tacco alla scarpa

Non più uscita dei chiodi; non più perdita dei tacchi usando il Chiodo "Novità", che penetrando nel tacco si curva assicurando in modo perfetto e solido il tacco alla scarpa.

Affrettatevi ad applicare i nostri chiodi alle Vostre calzature se volete la sicurezza di fissaggio dei tacchi alle Vostre scarpe.

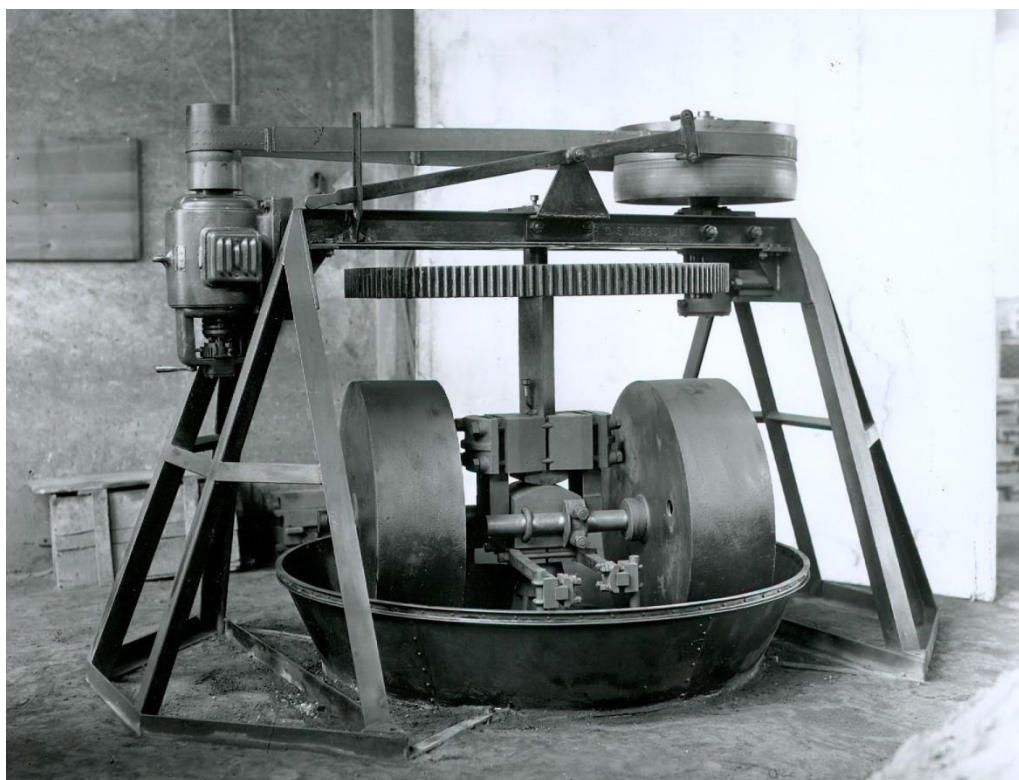
DETTI CHIODI si forniscono in tutte le misure a richiesta del Cliente

L'attività di questo settore si protrasse per tutti gli anni cinquanta.

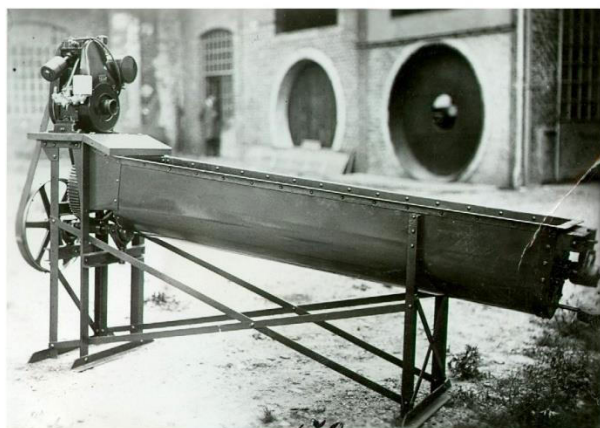
Intorno agli anni venti, altre due settori furono presi in considerazione da Secondo Mona: il settore edile e quello della cartotecnica.

Il primo non ebbe gran successo perché il mercato specializzato proponeva prodotti altamente qualificati per i quali occorrevano capacità progettuali specifiche ed investimenti ingenti; qualche macchinario dedicato a particolari settori fu realizzato in pochi esemplari.

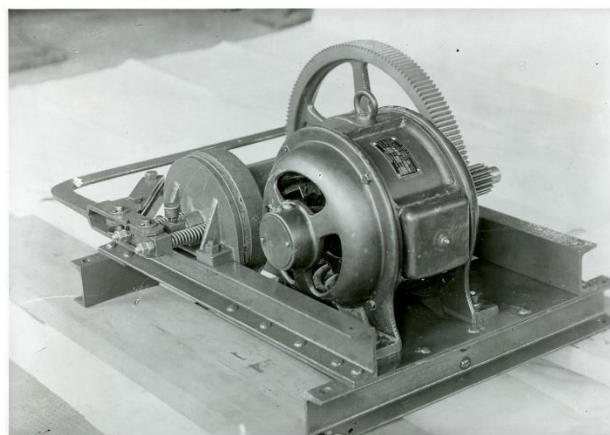
Possono essere elencati almeno tre prodotti: gli argani, le macchine, anche di grosse dimensioni ed i mescolatori di calcestruzzo.



*Neg. 173 Molazza da 1600 mm con parificatore elettrico*



*Neg.179 Mescolatore con motore Bosco*

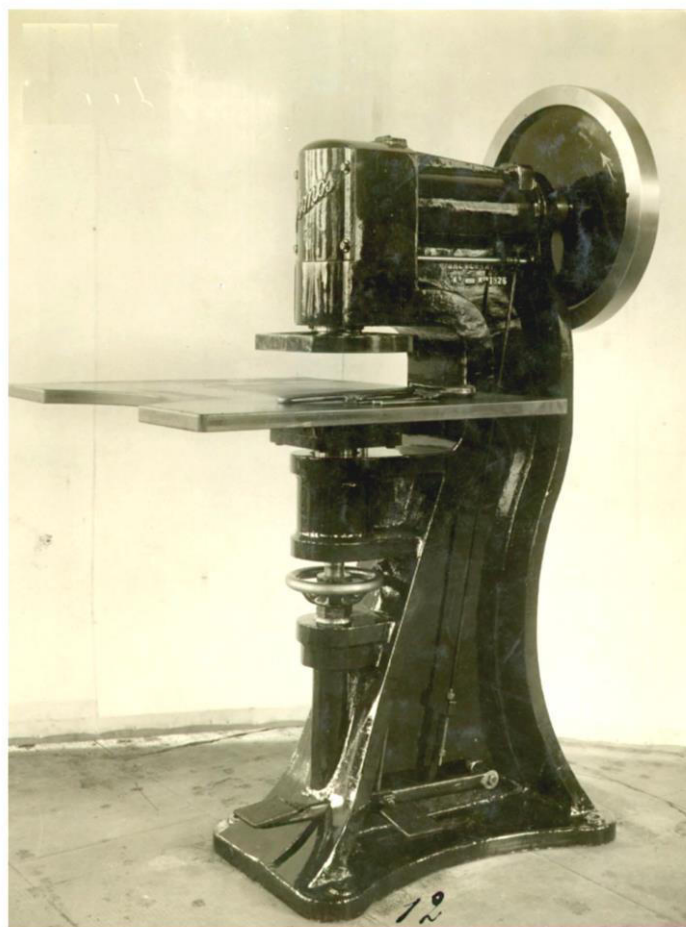


*Neg.182 Argano con motore elettrico*

L'altro settore, quello cartotecnico, vide impegnato l'Ufficio Tecnico di Secondo Mona in collaborazione con ditte esterne altamente specializzate.

Ancora oggi, nel nostro territorio, alcune tipografie e legatorie artigianali utilizzano prodotti realizzati da Secondo Mona. Si tratta di presse di piccole-medie dimensioni utilizzate per stampe pregiate, a bassa tiratura e di qualità superiore; in pratica si tratta di litografie la cui "tiratura" non supera il centinaio di copie.

Sempre del settore della cartotecnica furono prodotte presse anche di grosse dimensioni per il taglio di cartonaggio in genere



*Neg.12 Pressa MONOS multiuso*

Le macchine prodotte in questo settore si protrassero ben oltre gli anni cinquanta e Secondo Mona, causa la sua prematura scomparsa, non ebbe modo di vedere lo sviluppo presso la sua azienda di altri tipi di presse e di macchine per la stampa da singolo foglio, secondo il procedimento rotocalco; questa produzione si interruppe verso la fine degli anni novanta.

## 7. Il settore edilizio all'interno dell'Azienda

A cavallo tra gli anni venti e trenta Secondo Mona dedicò le proprie forze anche a rivedere l'assetto edilizio della propria azienda cioè dei fabbricati e dell'area circostante.

Una delle prime operazioni che svolse fu la sistemazione del parco che circondava la propria abitazione con l'apertura di una nuova strada che facilitava l'ingresso al nuovo stabilimento dotato di nuova portineria.



*Neg.1540 Sistemazione del parco*



*Neg.1532 Sistemazione del nuovo ingresso*



*Neg.1535 Sistemazione della strada di ingresso*



*Neg.2238 Costruzione nuovo reparto macchine operatrici*



*Neg.2241 La nuova portineria*

Una foto aerea del 1937 mostra l'intero complesso aziendale al confine "nord" del territorio di Mezzana Superiore che era stata inglobata nel Comune di Somma Lombardo.



*Neg.247 Vista aerea dello stabilimento nell'anno 1937*

La sistemazione dei reparti venne eseguita con grande maestria escogitando un abbozzo di ciclo produttivo.

All'entrata dello stabilimento, sulla sinistra, si trovava la portineria presso la quale, con una certa consuetudine, Secondo Mona "accoglieva" i propri dipendenti *esortandoli* a raggiungere il posto di lavoro; l'inizio lavori veniva scandito due volte al giorno (mattino e pomeriggio) dal suono di una sirena.

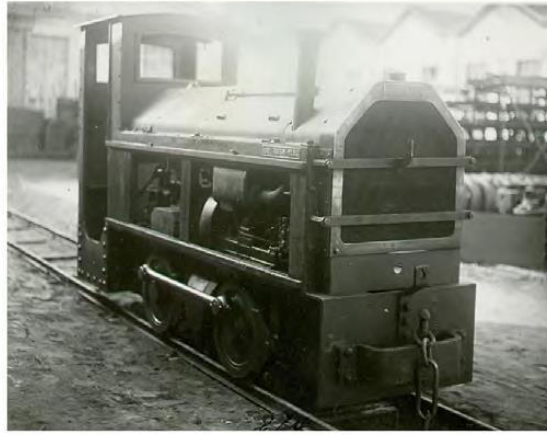
Subito dopo la portineria troneggiava la fonderia all'interno della quale era ubicato l'altoforno per la produzione della ghisa che avveniva per riduzione degli ossidi di ferro mediante combustione, ad alte temperature, di carbone coke a contatto con gli stessi.

Oltre all'altoforno erano ben disposte le terre da fonderia e tutte le apparecchiature necessarie alla realizzazione di pezzi in ghisa. Le colate in ghisa avvenivano solo a notte fonda in considerazione delle elevate temperatura di fusione (circa 1200°C).

In uno spazio a parte venivano accatastate tutte le fusioni pronte per il processo di pulitura dalle terre di fonderia e dalla scorie prodotte nel corso della colata. Erano fusioni di basamenti e pezzi di macchine molto ingombranti e pesanti tanto da richiedere un particolare genere di lavoro per lo spostamento degli stessi dalla fonderia ai reparti di lavorazione meccanica.

Una serie di carrelli, dello stesso tipo di quelli utilizzati dall'industria edile, erano disposti su una piccola rotaia a scartamento ridotto e trainati da una piccolo locomotore che Secondo Mona aveva acquistato alla Fiera di Milano dalla Ditta Loro&Parisini , industria primaria nel settore della costruzione di macchine edili.

Non credo sia il caso di entrare nel dettaglio ma va almeno detto che il nostro Secondo ebbe l'accortezza di accordarsi con la Loro&Parisini e di accaparrarsi la costruzione di parti della piccola locomotiva che, qualche tempo dopo, venne realizzata in più di 250 unità in cinque serie diverse.



*Neg.270 – Il Locomotore Loro-Parisini  
in ..... servizio su binari a scartamento ridotto*



Una serie venne venduta al Regio Esercito per i campi destinati alle truppe Italiane che operavano a fianco delle truppe tedesche ed etiopi nell’Africa Orientale Italiana (A.O.I.).

Una nota particolare merita il motore Diesel installato sul piccolo locomotore; l’accordo per la costruzione e la rappresentanza in Italia era stato redatto con la ditta tedesca Hatz. Dal 1937, anno in cui ebbe inizio la produzione, a tutto il 1949 furono costruiti 32 326 motori in diversi modelli.



*Neg.2073 Motore Hatz Tipo L-1 ed L-2 lavorazioni in serie*

Quale esempio della alta qualità delle modalità lavorative del “sistema” di allora, lo si può dedurre dalle date riportate nella lettera per l’accordo di collaborazione qui di seguito mostrata: spedita dalla Germania il 19 Gennaio 1933 arrivata in Ditta Secondo Mona il 21 Gennaio 1933!

	<b>MOTORENFABRIK</b>  <b>G. M. B. H.</b> <b>RUHSTORF</b> <small>TELEFON: POCKING 50 • TELEGRAMM-ADRESSE: HATZMOTOR          POSTSCHECK-KONTO: MÜNCHEN 1500 • RUDOLF MOSSE-CODE          BANKKONTO: BAYER. VEREINSBANK FILIALE PASSAU</small>	VERKAUFSBÜRO: <b>MÜNCHEN</b> <small>JOH. HOUIS-STR. 26          TELEFON No. 73560</small>	
		VERKAUFSBÜRO: <b>LUZERN</b> <small>BERNDORFERHAUS          TELEFON No. 23011</small>	
<span style="color: red; font-size: 2em; font-weight: bold;">5</span>			
Firma Seconda Mona, Maschinenfabrik, <u>Somma Lombardo (Lombardei)</u> Italien.			
Ihre Zeichen	Ihre Nachrichten	Unsere Zeichen EH/Be.	<b>RUHSTORF/ROTT</b> 19.I.33.
+ Betreff:			
+ Unsere beiden Geschäftsführer sind wohlbehalten aus Italien zurück- gekehrt und fühlen sich verpflichtet, Ihren Herren für die liebens- würdige Aufnahme besten Dank zu sagen. Wir danken auch für Ihre Be- mühungen, indem Sie uns Ihre Fabrik und Ihre Erzeugnisse gezeigt haben.			
+ Ihre Fabrikanlagen und Ihre Erzeugnisse sind von Anfang bis zum Ende musterhaft und hat alles den besten Eindruck auf unsere Geschäfts- führer gemacht. Wir sind nun auch überzeugt davon, dass der Hatz- Dieselmotor bei Ihnen mit größter Gewissenhaftigkeit hergestellt wird, sodass wir nicht Gefahr laufen, dass der gute Ruf unseres Fabrikates in Italien geschädigt wird. Es würde uns freuen, wenn der Hatz-Diesel in Italien mit Erfolg eingeführt werden könnte.			
Die Ihnen versprochenen technischen Angaben werden wir Ihnen in den nächsten Tagen liefern.			
Wir erwarten noch mit Vergnügen den von Ihrem Herrn Mona jr. verspro- chenen Besuch und begrüßen Sie			
hochachtungsvoll <b>Motorenfabrik Hatz</b> G. m. b. H. <i>Hatz</i>			
Ricevuto il <u>21-1</u> Livaco il <u>25/1</u> (uno) <i>[Signature]</i>			

*Lettera originale pervenuta dalla Ditta Hatz*

Proseguiamo con la descrizione dei reparti: a fianco della fonderia, in un spazio aperto alle intemperie, erano disposte le fusioni per il trattamento di invecchiamento naturale.

Questo trattamento, utilizzato per i materiali ferrosi in genere, consisteva nel lasciare l'oggetto all'aperto in modo da consentire, mediante l'azione degli agenti atmosferici, una maggiore stabilità ed irrobustimento alle particelle che componevano la lega.

Un caseggiato coperto disposto dopo la fonderia era destinato alla raccolta delle attrezzature necessarie alle colate in ghisa; erano per lo più modelli in legno e staffe. In uno spazio particolare si trovavano le terre speciali di fonderia, in quanto il metodo per la realizzazione delle fusioni era chiamato "fusione in terra".

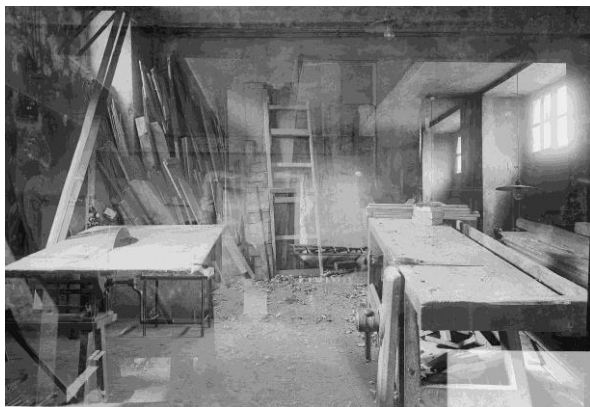
Nella parte finale del caseggiato era alloggiato il reparto di falegnameria.

Dopo il deposito delle fusioni, trovavano locazione i magazzini nei quali erano disposte le materie prime necessarie alla realizzazione delle parti da costruire.



*Neg.1863 Magazzino prodotti grezzi e vario per lavorazioni*

Nella zona centrale dello stabilimento avevano trovato ubicazione i reparti di forgiatura e di saldatura, ed al loro fianco, i reparti produttivi nei quali erano collocate le macchine operatrici; negli spazi occupati a suo tempo dai telai erano disposti i reparti di montaggio e di collaudo.



*Neg.1872 Reparto falegnameria*



*Neg.1849 Reparto forgia e fucina*

Altre fotografie mostrano la disposizione all'interno di altri reparti e della mensa aziendale vista dall'esterno.

In ultimo, in bella mostra, l'ufficio del Commendator Secondo Mona.



*Neg.2244N Reparto montaggio macchine per calzature*



*Neg.1850 Reparto macchine tornitrici (cono-puleggia)*



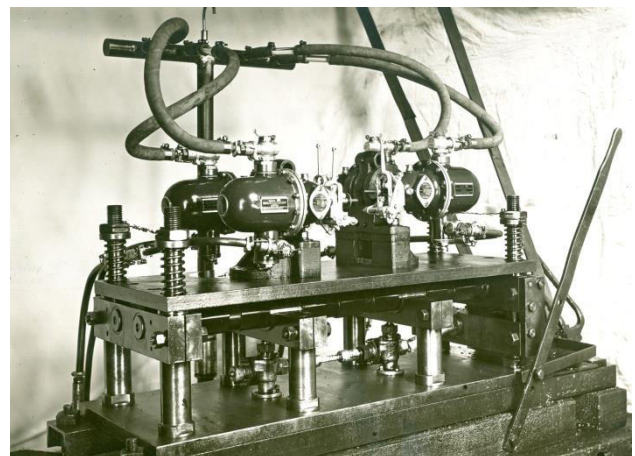
*Neg.1995N Reparto macchine operatrici*



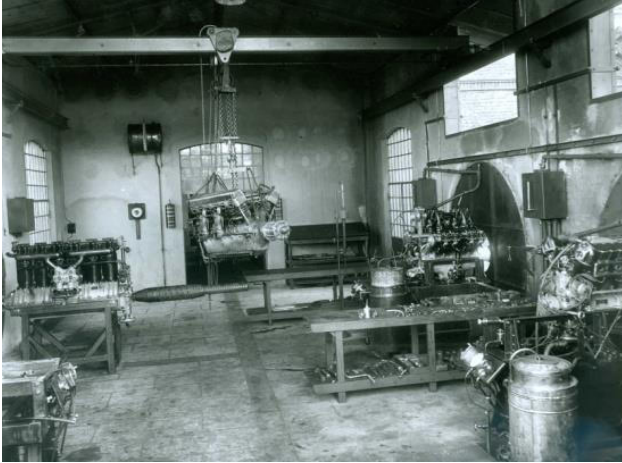
*Neg.2451 Reparto Montaggio ed Aggiustaggio*



*Neg.1464 Reparto lavorazione iniettori l'Orange*



*Neg.1931 Banco prova pompe auto-regolatrici*



*Neg.1870 Sala Prove motori Lorraine e Fiat A.10*



*Neg.246 La mensa vista dal lato nord dello stabilimento*



*Neg.1907 Ufficio del Comm. Secondo Mona*

## 8. Attività sportive e manifestazioni varie

In considerazione della sua feconda attività lavorativa ed economica, Secondo Mona non perdeva occasione di mostrare e pubblicizzare il proprio nome anche in attività ricreative legate al territorio e, come vedremo più avanti, a livello nazionale.

Da tempo, grazie al fiorire ed allo svilupparsi degli *scooter*, come venivano chiamate le prime motociclette, delle quali Secondo Mona deteneva anche la rappresentanza per la vendita, in Italia nasceva nel motociclismo aria di fermento e di grande entusiasmo per il mito della modernità.

Non mancavano di certo gli appassionati: a Milano nel 1911, per esempio, si costituì il primo Moto Club d'Italia e nel 1912 si organizzò il primo Campionato di Motociclismo.

Anche a Somma Lombardo un gruppo di appassionati pensò di organizzare una manifestazione motociclistica che venne chiamata Circuito delle Valli del Ticino; la stessa che nel 1920 divenne prova unica di un campionato italiano su strada.

Secondo Mona, al quale non mancava certo "il fiuto" nel riconoscere le occasioni propizie, collaborò con gli organizzatori disponendo dei premi per i vincitori e facendo cogliere agli stessi il suo interesse affinché la gara fosse fatta transitare di fronte al proprio negozio posto sul viale del Sempione.

I corridori motociclisti dovevano eseguire la "curva pericolosa" che dal Sempione immetteva in Via Larga, transitando da Via Corde, ma, in considerazione del fatto che sul percorso erano già previste altre due curve pericolose, si decise che una terza ci poteva pur stare!

Così il 4 Luglio 1914, di fronte ad un folto pubblico attento ed entusiasta, si svolse quella bellissima manifestazione sportiva che vide vincitori il motociclista Pietro Bordino per la classe di 350 cm<sup>3</sup> e Felice Bai Badino per la classe di 500 cm<sup>3</sup>.



Neg.3397 – Alcuni motociclisti transitano davanti al negozio di Secondo Mona

Qualche anno più tardi, nel 1924, anno in cui si svolgevano a Parigi i Giochi della VIII Olimpiade (dal 4 Maggio al 27 Luglio), anche a Somma Lombardo si vollero organizzare gare sportive non competitive di atletica, sulla pista ricavata nel vecchio campo sportivo comunale lunga la strada del Sempione.

L'organizzazione venne affidata alla Società Ginnastica Gallaratese già attiva dal 1876, la cui sezione di atletica aveva annoverato atleti di fama nazionale quali Ennio Maffiolini.<sup>[11]</sup>

Anche in questa occasione Secondo Mona ebbe modo di sovvenzionare l'organizzazione della manifestazione e di elargire i premi per i vincitori.

Nelle foto qui di seguito mostrate, seppur non belle perché i soggetti si presentano sfocati, è interessante cogliere l'entusiasmo popolare che accompagnava queste manifestazioni.



*Neg. 1583 Gara di velocità*



*Neg. 1580 Gara di resistenza*

Segue una bella istantanea delle "impiegate" aziendali presenti alla manifestazione.



*Neg. 1225 Personale femminile dell'Azienda presente alla manifestazione sportiva*

Era evidente che l'aviazione in quegli anni stava prendendo piede, considerando che il primo volo dei due fratelli statunitensi Wilbur e Orville Wright era avvenuto all'inizio del XX secolo e che, da allora, erano stati compiuti progressi giganteschi nella messa a punto degli aeroplani che si accingevano a volare su percorsi aventi lunghe distanze; inoltre qualche intrepido si era cimentato in imprese audaci come Louis Bleriot che il 25 Luglio 1909 aveva attraversato il Canale della Manica e come il giovane pilota ingegnere Geo Chávez che a bordo di un aereo monomotore il 25 Luglio del 1909 aveva attraversato le Alpi.

Altri si cimentarono a percorrere distanze sempre maggiori con o senza scalo, o a tentare voli di sempre maggiori altezze.

Era ancora "fresco" nella memoria degli italiani il volo su Vienna compiuto da Gabriele D'Annunzio con la sua squadriglia di S.V.A. (Savoia Verduzio Ansaldo), volo detto anche "folle volo". Fu una trasvolata nella quale vennero utilizzati otto aeroplani dell'87ª Squadriglia battezzata "La Serenissima" e durante la quale vennero lanciati nel cielo di Vienna migliaia di manifestini tricolori contenenti una provocatoria esortazione alla resa per porre fine alle belligeranze. C'è da evidenziare che già da qualche anno la nuova serie degli S.V.A. installava componenti A.M. prodotti da Secondo Mona.



*Lancio di manifestini sul centro di Vienna*

Così giungiamo agli anni venti lungo i quali avvennero altre grandiose imprese italiane che videro il coinvolgimento di Secondo Mona: nel 1920 il celebre volo da Roma a Tokio effettuato da Arturo Ferrarin e Guido Masiero, lungo quasi 18000 chilometri attraverso molti paesi e luoghi allora inospitali. Esso costituiva anche una competizione tra case costruttrici di aeroplani: I Caproni con quattro equipaggi, due su biplano Ca.3, uno su triplano Ca.4 ed uno su biplano Ca.5. e la Ansaldo di Genova con due team di S.V.A. 9.

Il secondo evento, nel 1928, vide protagonisti Arturo Ferrarin e l'Ing. Magg. Carlo Del Prete che, partiti dall'aeroporto di Montecelio (Roma), attraverso l'Oceano Atlantico, approdarono in Brasile (spiaggia di Port Natal) con un volo senza scalo di 7 188 km, e stabilirono in questo modo il nuovo record di distanza.

Qualche giorno prima i due piloti avevano stabilito il nuovo record di distanza a circuito chiuso di 7 666 km rimanendo "in aria" per 58 h e 37 minuti.



*Aeroporto di Montecelio. L'S.64 "lanciato" sulla pista inclinata  
(Archivio privato della Famiglia Ferrarin)*

E' utile sapere che il motore dello S.V.A. 9 era lo SPA 6, un 6 cilindri in linea da 220 Cv, raffreddato ad acqua e prodotto dalla Società Piemontese Automobili acquistata 1926 dalla Fiat.

Il motore del SIAI S.64, aeroplano prototipo, frutto del felice incontro di due appassionati quali il progettista Alessandro Marchetti ed il pilota Arturo Ferrarin, era il Fiat A.22, motore aeronautico a 12 cilindri a V di 60° da 620 Cv, raffreddato ad acqua prodotto dall'azienda italiana Fiat.



*Aeroporto di Montecelio – Del Prete - Ferrarin - Marchetti dopo il record di distanza a circuito chiuso*

Lo scrivente ha avuto modo di visitare la casa Arturo Ferrarin ad Induno Olona nella quale vive il figlio Ing. Carlo.

Gli argomenti trattati con l'amico Carlo sono stati, il più delle volte, incentrati sulla qualità dei prodotti realizzati da Secondo Mona ed utilizzati su aerei pilotati da suo padre; in particolare si sottolineava l'efficienza delle pompe auto-regolatrici del Sistema di Alimentazione A.M. installate, con due diverse tipologie (pressione e portata), su entrambi i motori.

Carlo, concedendomi la copia di una vecchia lettera di ringraziamento inviata da suo padre a Secondo Mona, mi ha confermato che Secondo Mona in occasione del volo con l'S.64, sostenne una grossa fetta delle spese totali sostenute dalla "Regia". Questa si era accollata anche la realizzazione della pista di Montecelio, costruita inclinata in modo da agevolare le operazioni di decollo dell'aereo.

HOTEL PLAZZA  
ROMA

Jouma 21-6-28 18

Caro Signor Liquor-Mona

Prepondo solo oggi alla sua  
carissima mi data 14 corr. perché  
assente da Roma.

A nome anche del fondatore  
lo Del Prete la ringrazio per  
quanto Ma gentilmente mi  
scrive e mi affretto ad inviargli  
le un rapporto riguardante il  
funzionamento della pompa A.M.  
durante il record.

Vi ringrazio moltissimo con

aver avuto il piacere di  
riceverla a feste balneari  
per le promesse che, appena  
di ritorno dal raid, non  
mancherò di recare a Roma  
per visitare il suo Stabilimento  
ed eseguirlo.

Il fondatore Del Prete ed  
io la saluteremo cordialmente

Arduo Ferrarin

Mi preme mettere in evidenza che l'ultimo aereo realizzato dalla Caproni Vizzola è stato il C.22J, progettato da Carlo Ferrarin e da Livio Sonzio. Era un bimotore a getto da addestramento biposto con due posti affiancati, che ha effettuato il primo volo nel 1980.

Su questo aeroplano la Ditta Secondo Mona ha realizzato tutti i componenti che fanno parte dell'impianto combustibile.



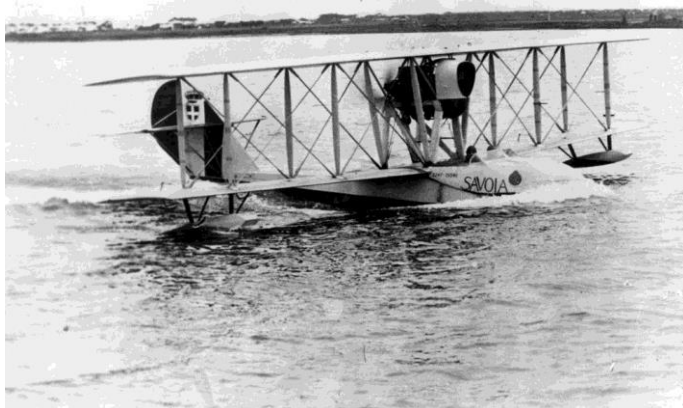
Velivolo Caproni-Vizzola C-22J



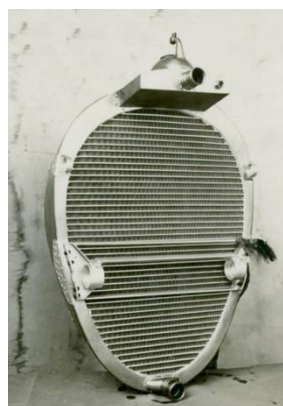
Gruppo integrato di alimentazione  
Disegno SM4011

Ma ritorniamo al passato: i componenti A.M. realizzati da Secondo Mona vennero anche installati sui mezzi utilizzati nelle due colossali imprese di Francesco De Pinedo.

Nel 1925 egli compì la grande trasvolata dall'Italia all'Australia con ritorno attraverso il Giappone a bordo in un idrovolante Savoia-Marchetti S.16 ter, da lui battezzato "Gennariello". Il raid ebbe inizio il 20 Aprile a Sesto Calende e terminò il 7 Novembre, dopo che furono coperti 55 000 km di volo.



*Aeroplano Siai S.16 ter Gennariello*



*Neg.779 Radiatore acqua per motore  
Lorraine-Dietrich 12Db*

Nel 1927 compì la sua più celebre impresa effettuando, con il secondo pilota Carlo Del Prete e il motorista Vitale Zacchetti, la trasvolata dall'Europa alle due Americhe e ritorno. L'impresa iniziò il 13 Febbraio dall'idroscalo di Elmas (Cagliari) e si concluse ad Ostia (Roma) il 16 Giugno, dopo 43 820 km di volo.

Nel 1929 venne organizzata all'Aeroporto di Montecelio, alla periferia di Roma, la prima Mostra Internazionale di Aeronautica.

Il motto della mostra era stato dettato e firmato da Mussolini: "Dare ali all'Italia e volare".

Secondo Mona affidò la realizzazione del suo "padiglione" all'abilità tecnico-operativa del dipendente Carlo Triulzi che sapeva come fare per tradurre in realtà il sogno del nostro Secondo: porre il padiglione di Secondo Mona all'ingresso della mostra.

Nei giorni successivi all'apertura il padiglione venne visitato da S.M. il Re Vittorio Emanuele III, da Italo Balbo e da altri importanti personaggi del novello mondo aeronautico.



*Neg.1415 Mostra Internazionale di Montecelio – 1929 Padiglione Secondo Mona*



*Aeroporto di Montecelio - 1929  
Mostra Internazionale di Aeronautica  
Secondo Mona con Italo Balbo*



*Aeroporto di Montecelio - 1929  
Mostra Internazionale di Aeronautica  
Secondo Mona (di spalle) con Italo Balbo e  
Giuseppe Valle*

La Regia Aeronautica, negli anni successivi, appariva come una delle migliori forze aeree sulla scena mondiale, grazie anche al successo durante la guerra civile spagnola (1936-1939) del caccia biplano Fiat Cr.32 ed alle imprese aviatorie “di massa” compiute da Balbo tra gli anni 1928 e 1933. Gli aeroplani erano gli S.55 ed erano stati costruiti in diverse versioni da Siai Marchetti, su progetto dell’Ing. Alessandro Marchetti.

Secondo Mona, che da tempo era “primario costruttore” di serbatoi e radiatori della Regia, aveva realizzato gli impianti di alimentazione, di lubrificazione (olio) e di refrigerazione mediante l’adozione di “blocchi radianti” costruiti con l’impiego dell’alluminio e delle sue leghe e sperimentati in lunghe e severe prove al banco.

Serbatoi con chiodatura brevettata e radiatori erano il frutto di lunghi studi praticati in azienda. Utilizzare materiali “*in economia*” era la condizione di un paese che mirava all’autosufficienza economica.

Una nota particolare meritano anche le stufe catalitiche, studiate e realizzate con lo scopo di “*tenere al caldo*” i motori durante la sosta della *Centuria Alata* a Reykjavik in Islanda.

Negli anni trenta presso l’aeroporto del Littorio venne organizzata la prima giornata dell’aria in omaggio all’aviazione.

Alla presenza del Re, di Mussolini, di Italo Balbo e di molte altre personalità un gran numero di aerei dettero vita ad una imponente manifestazione e..... Secondo Mona era tra gli ospiti invitati ad assistervi.



*Neg.1439 Giornata dell’Aria 1930  
Arrivo del Re Vittorio Emanuele III.  
Poco dietro Mussolini ed Italo Balbo,  
alla sinistra il principe Umberto e la Principessa Mafalda  
In alto si vede Secondo Mona*



*Neg.1430 Giornata dell’Aria 1930  
In primo piano Italo Balbo ed Augusto Turati  
Segretario del PNF.  
Tra i due si vede Secondo Mona ed alla sua sinistra  
l’Ing. Alessandro Tonini.*

Arriviamo nel 1934 con il record di velocità (tutt'ora imbattuto) di Francesco Agello con il Macchi Mc.72 di Mario Castoldi sul motore del quale Secondo Mona realizzò i supporti dei carburatori.



*Motore aeronautico da competizione Fiat AS.6 - 24 cilindri a V di 60° - Cilindrata 50,256 litri – Potenza 3100 Cv. a 3300 giri/min*

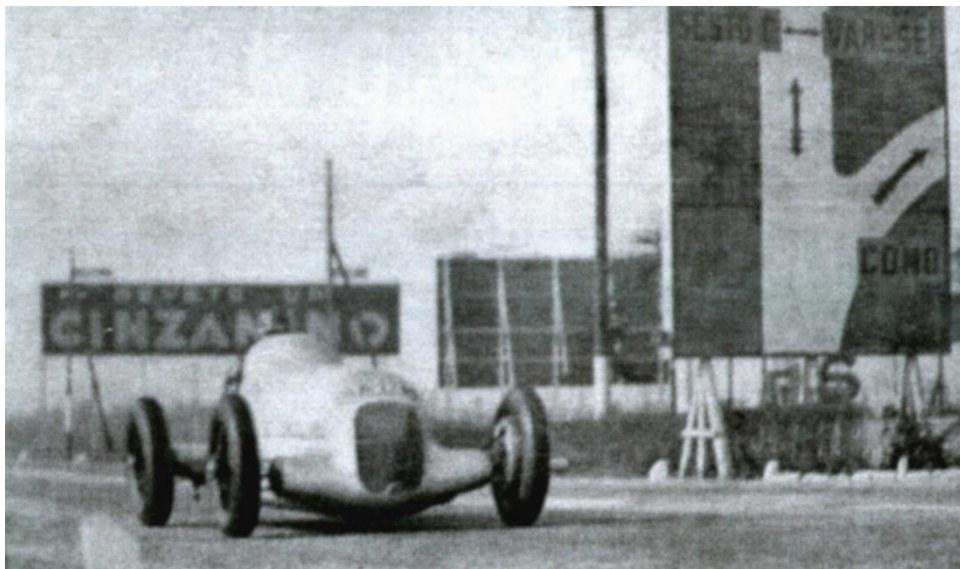
Nel 1933 a Secondo Mona era pervenuta una strana richiesta da parte del reparto corse della Ditta Mercedes: richiesta inoltrata dal rappresentante Mercedes con sede a Milano.

Si trattava di eseguire un nuovo serbatoio su una macchina da competizione ed il fatto fa pensare che la Mercedes si fosse ispirata al nuovo serbatoio eseguito qualche tempo prima da Secondo Mona sulla macchina Duesenberg del Conte Trossi.

Il collaudo della macchina venne effettuato su uno strano percorso: l'autostrada Milano-Varese e le fotografie qui di seguito mostrate sono la testimonianza di questo particolare evento.



*Neg. 751 La Mercedes pronta per il collaudo. A destra con il cappello Secondo Mona*



*Neg. 753 La Mercedes sfreccia in direzione Milano*

Nel 1935 presso gli edifici della Fiera di Milano si tenne il primo Salone Internazionale Aeronautico dove un grande spazio venne dedicato alla ditta di Secondo Mona con l'esposizione delle "primizie" della produzione aeronautica di quel tempo: serbatoi con chiodatura brevettata, carburatori, trasmettitori a distanza, radiatori a lamelle leggere, pompe auto-regolatrici ed altri componenti propri di un impianto di alimentazione completo.

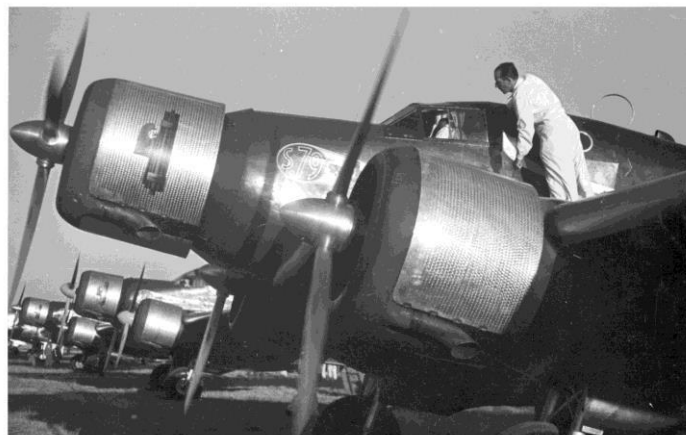


*Neg.952 Mostra Internazionale di Milano – 1935. Stand Secondo Mona*

Nel 1937 si assistette ad una importantissima gara aviatoria: la Istres-Damasco-Parigi denominata la “Mille Miglia dell'aria”.

Alla corsa parteciparono sei S.79CS (CS-corsa sportiva), due Fiat BR.20, un Bloch M.B.160, un Farman F.223, un Caudron C-640 e un Breguet 470 Fulgur, unico inglese, il De Havilland D.H.88 Comet

La vittoria venne raggiunta dai Savoia Marchetti S.79CS, motorizzati con motori Alfa Romeo 126, che appartenevano alla 205ª Squadriglia da bombardamento "Sorci Verdi"<sup>[12]</sup> e che erano stati privati della caratteristica gobba necessaria nelle versioni militari per ospitare le mitragliatrici anteriore e quella dorsale.



*Istres - lo schieramenti degli apparecchi prima della partenza*

Nonostante qualche disavventura gli aerei della squadriglia conquistarono tutti il podio: I-CUPA primo, I-FILU secondo, I-BIMU terzo, I-TOMO fu sesto, dietro il Comet inglese, e I-ROTR ottavo.

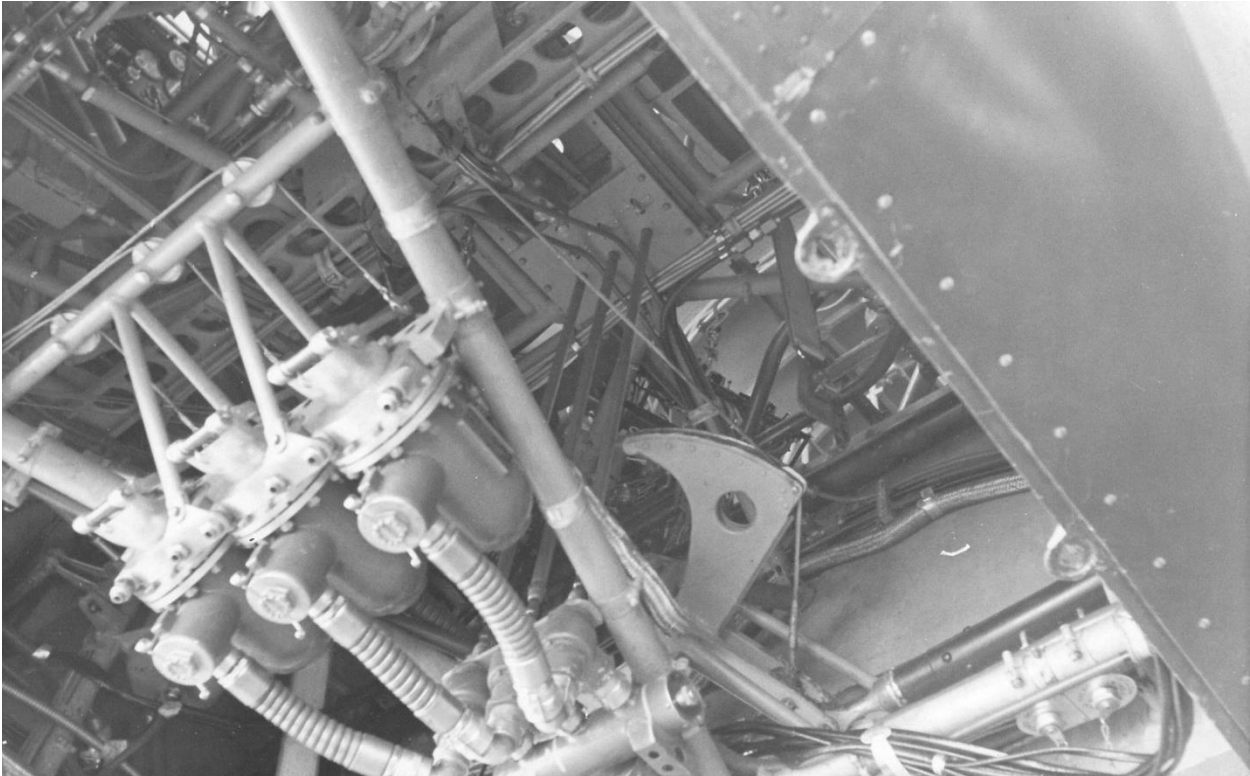
Grande fu il trionfo anche per Secondo Mona grazie all'installazione dei suoi prodotti nel sistema carburante marchiato A.M. e, di quelli installati sul motore Alfa Romeo 126: il carburatore modello AVT-80B, il dosatore di miscela modello 22758 Pos.103-477 ed il regolatore di pressione modello 20821 Pos.47904-398.

Per onorare tale manifestazione fu realizzata presso l'ottagono <sup>[13]</sup> della Galleria di Milano una esposizione dei principali equipaggiamenti installati sul velivolo S.79CS e tra questi figurava il carburatore costruito da Secondo Mona.



*Neg.1443N Esposizione Galleria Vittorio Emanuele – Milano*

Nel Gennaio 1938 tre S.79T affettuarono la trasvolata dimostrativa Guidonia-Dakar-Rio de Janeiro, arrivando a Rio de Janeiro in 24,20 ore alla media di 393 km/h. Capi equipaggio erano Attilio Biseo, Bruno Mussolini e Antonio Moscatelli. I primi due velivoli completarono la traversata senza problemi mentre il terzo (Moscatelli) atterrò a Natal per un'avaria ad un'elica dopo aver trasvolato l'Atlantico con due soli motori.



*Una bella inquadratura delle pompe auto-regolatrici A.M. con tubazioni flessibili e giunti installati a bordo dell'S.79  
(Archivio Storico Gruppo Lavoratori Anziani SIAI Marchetti)*

Una gara con aeroplani propulsi ad elica nella quale il contributo dei prodotti di Secondo Mona fu estremamente importante fu quella svolta per il record di altezza. Nella seconda metà degli anni trenta statunitensi, tedeschi, inglesi e francesi si erano contesi questo record; nel 1934 era entrata in gara anche l'Italia con i 14 433 metri raggiunti da Renato Donati a bordo di un velivolo Caproni Ca.113AQ. Il nuovo record venne battuto nello stesso anno il Col. Pezzi con 15 635 metri raggiunti a bordo di un Caproni Ca.161.

Nel 1937 lo stesso Pezzi salì a quota 15 655 metri e nel 1938 toccò i 17 083 metri a bordo del biplano Caproni Ca. 161bis.

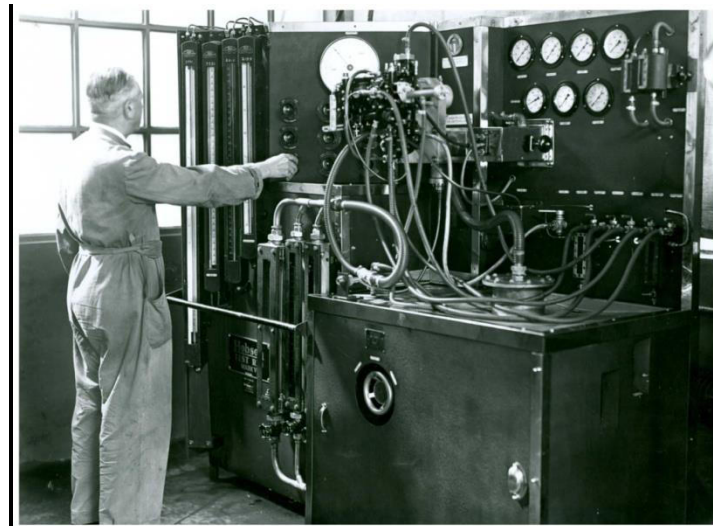
Ancora una volta Secondo Mona si era prodotto in maniera veramente eccezionale avendo coinvolto, nel corso della sperimentazione al banco del dosatore di miscela, installato sul motore Piaggio P.XI Rc.100/2V del biplano Caproni Ca. 161bis, anche l'Ing. Corradino D'Ascanio.

Questi aveva progettato le eliche quadripala installate sul biplano Caproni e volle essere presente alla taratura del dosatore di miscela in quanto era risaputo che la temperatura e l'umidità influenzavano la carburazione e quindi era importante verificare il titolo di benzina che non doveva essere ne troppo *grassa* ne troppo *magra*.

A quel tempo non esistevano le celle climatiche e quindi la regolazione veniva effettuata con mezzi di fortuna: nella sala prove il Capo Sala Carlo De Maria “assistito” da Secondo Mona e da Corradino D’Ascanio effettuò una serie di controlli fino a stabilire consensualmente un ideale titolo del dosaggio di miscela.



*Aeroplano Caproni Ca.161bis con la cabina stagna per il pilota*



*Neg.2238 Banco prova per carburatori e dosatori di miscela.  
Il capo Reparto Carlo De Maria*

Tra gli anni “dieci e trenta” un’altra importantissima gara aeronautica vide il coinvolgimento dei prodotti realizzati nelle officine di Secondo Mona.

Si trattava della Coppa Schneider,<sup>[14]</sup> una competizione per idrovolanti istituita nel 1913 al fine di incoraggiare il progresso tecnologico in questo settore.

La Coppa fu assegnata definitivamente agli inglesi dopo l'ultima edizione del 1931.

Tre le vittorie italiane:

- 1920 Luigi Bologna a Venezia a bordo di un Savoia S.12bis
- 1921 Giovanni Briganti a Napoli a bordi di un Macchi 7 bis
- 1926 Mario De Bernardi a Hamton Roads (USA) a bordo di un Macchi M.39



**ROMA**  
**ISTRES**  
**DAMASCO**  
**DAKAR**  
**RIO DE JANEIRO**  
**PARIGI**

Tutti i 18 motori "Alfa 126,,  
 dei vittoriosi "S 79,, erano  
 equipaggiati di:

**Carburatori**  
**Limitatori**  
**Dosatori** automatici  
 di miscela

**MONA**  
 "BREVETTATI,,

Officine  
 Meccaniche  
 Costruzioni  
 Aeronautiche  
 Fonderie  
**SECONDO**  
**MONA**

S O M M A  
 L O M B A R D O  
 Telefono  
 17 - 19 - 30

**ROMA**  
**BRASILE**

IL CARBURATORE DEI PRIMATI MONDIALI

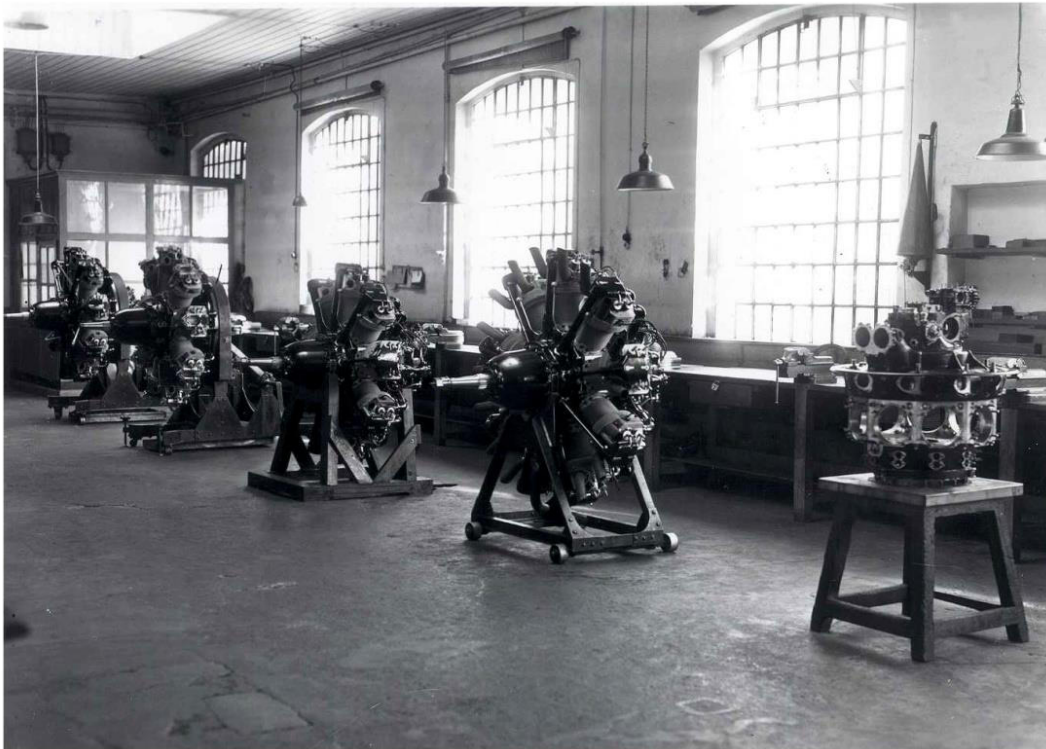
CARBURATORI - LIMITATORI -  
 DOSATORI AUTOMATICI di MISCELA

**MONA**  
 BREVETTATI

OFFICINE MECCANICHE AERONAUTICHE  
 SECONDO MONA - SOMMA LOMBARDO

*Locandine pubblicitarie dei prodotti installati sui motori Alfa Romeo*

A partire dal 1933 la Secondo Mona costruì parti singole per i motori Alfa Romeo 125 e 126 documentate dai numerosi disegni che sono ancora conservati presso l'Ufficio Storico. In un apposito reparto realizzato nello Stabilimento di Mezzana veniva eseguito il montaggio; il successivo collaudo era portato a termine in una struttura posta all'esterno del fabbricato.



*Neg.1083 Reparto montaggio motori Alfa Romeo 126*

E' significativa una lettera pervenuta in Azienda con la quale l'Alfa Romeo esprimeva la propria gratitudine per i lavori effettuati.

# Alfa Romeo

MILANO - NAPOLI  
CAP. L. 240.000.000 - VERS. L. 156.000.000

22

Spett. Ditta

M O N A

SOMMA LOMBARDO

SEDE  
M I L A N O  
VIA M. U. TRAIANO, 33  
CASELLA POSTALE N. 1232  
INDIR. TELEGRAF. ALFAROMEO-MILANO  
TELEFONI: DAL 91-841 AL 91-846  
TELEF. INTERCOMUNALI 91-841 E 91-845  
C.P.C. MILANO N. 65-315

CODICI USATI: ITALCABLE-A.E.C. 6<sup>th</sup> EDITION  
WESTERN UNION-BENTLEY'S-PRIVATE-LIEBER'S

VS. RIFERIMENTO	NS. RIFERIMENTO (DA CITARE NELLA RISPOSTA)	DATA
	L.T.C.A.M. 51 466	13-I-38-XVI

OGGETTO: Volo transoceanico Cadice-Caravellas

Vi ringraziamo del Vostro contributo per la realizzazione e messa a punto dei motori 126 Rc.34 destinati all'Idro Cant 2.506B di Stoppani e ci rallegriamo con Voi per questa nuova brillante affermazione Transoceanica dell'Ala Fascista.

La Vostra collaborazione è maggiormente significativa per l'ottimo comportamento dei Vostri carburatori e degli accessori per la regolazione del titolo di miscela.

Vi preghiamo gradire i ns. distinti saluti.

S.A. Alfa Romeo  
Milano - Napoli

p. p.

gU/bv pr.155/V  
12.

14-1

Lettera di congratulazioni trasmessa dalla Ditta Alfa Romeo

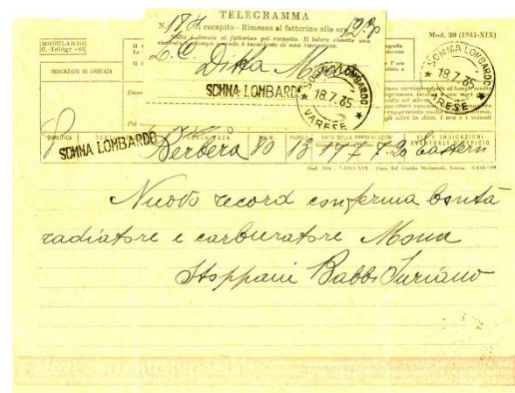
Erano frequenti le visite di Secondo Mona presso Ditte velivoliste, anche in compagnia del figlio Bruno. Le foto che vengono mostrate lo vedono a Monfalcone presso lo stabilimento C.R.D.A. (Cantieri Riuniti dell'Adriatico) in occasione di un collaudo del nuovo velivolo progettato dall'amico Filippo Zappata e portato in volo da Mario Stoppani: il Cant-Z-506.



Monfalcone - Cantieri C.R.D.A. Secondo Mona unitamente al figlio Bruno con Mario Stoppani ed uno dei fratelli Cosulich.

Anche nel 1934 Secondo Mona aveva avuto modo di visitare i cantieri di Monfalcone in occasione del collaudo del velivolo Cant-Z-501 al cui progetto era stato chiamato l'ingegner Filippo Zappata, al suo primo incarico come capo progettista dell'azienda.

Negli anni a seguire il pilota Stoppani, con il Cant-Z-501 I-AGIL, dotato di radiatori e carburatori (motore Isotta Fraschini Asso 750) costruiti da Secondo Mona, ottenne numerosi primati e, tra questi, spiccava il primato internazionale di distanza: il Monfalcone - Berbera (Somalia britannica) di 4 930 km.



Neg. 26 A bordo del "501" l'equipaggio composto dal collaudatore Mario Stoppani, il navigatore Cap. Casimiro Babbì ed il marconista Serg. Magg. Amedeo Suriano.

Telegramma inviato a Secondo Mona dall'equipaggio del velivolo.

Ma Secondo Mona, in quegli anni, non si dedicava solo a gare e competizioni aeronautiche!!

Egli ebbe l'accortezza di collaborare con la ditta francese Martin Moulet per la realizzazione di pompe con funzionamento a membrana la cui applicabilità a quei tempi era ancora sperimentale su automobili di marca francese.

E' bastato poco tempo perché si facessero avanti diverse case automobilistiche italiane del calibro Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Maserati e Ferrari che avendo compreso l'utilità del prodotto, avevano deciso di utilizzarlo sulle proprie auto sportive da competizione.

La ditta Alfa Romeo che, tra l'altro, nel settore "avio" già conosceva la tipologia e la validità dei prodotti costruiti da Secondo Mona, decise di installare su alcune auto anche il radiatore per l'acqua.

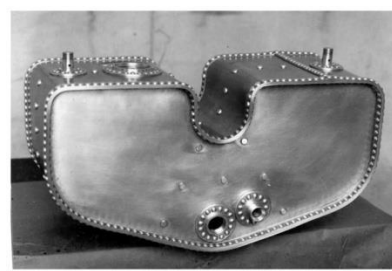
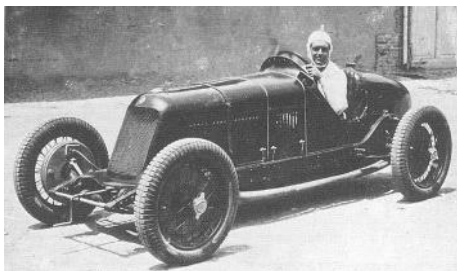


*Auto Alfa Romeo P3 (Tipo B) – 1932*



*Neg.844 Radiatore acqua per auto Alfa Romeo P3*

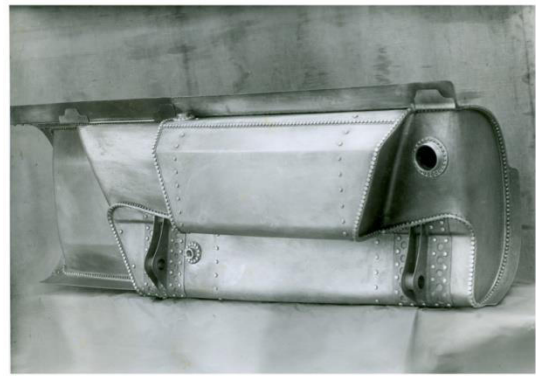
In seguito furono realizzate da Secondo Mona alcune applicazioni automobilistiche di serbatoi per la benzina e l'olio realizzati in lega di alluminio ed assieme mediante la ben collaudata chiodatura a "rondella biconica". La prima ditta a farne uso fu la Ditta Maserati sull'auto da competizione Maserati Tipo 4 CM del 1932; la seconda, in ordine cronologico fu l'Alfa Romeo sulla famosa Alfa 158 la cui nascita risale all'anno 1937 nella officina della Scuderia Ferrari che, a quel tempo, era il reparto sperimentale dell'Alfa Romeo.



*Auto Maserati Tipo 4 CM – 1932 - Neg.1752 Serbatoio per vettura Maserati Tipo 4.CM*



*Neg.1118 Serbatoio posteriore per benzina  
auto Alfa Romeo 158*

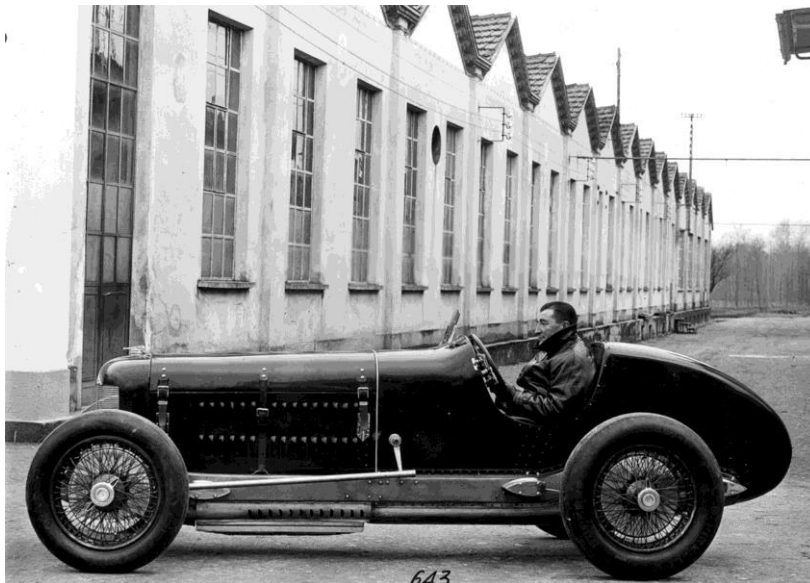


*Neg.1169 Serbatoio laterale destro per benzina  
auto Alfa Romeo 162 V*

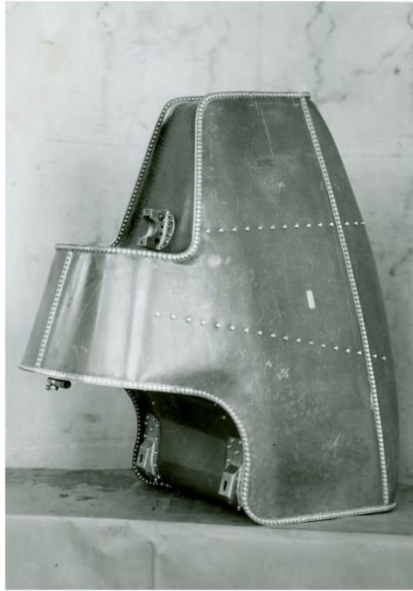
Una nota particolare richiede la macchina Duesenberg appartenente al Conte Felice Trossi, noto e sfortunato corridore automobilistico degli anni trenta.

Acquistò l'auto negli USA e la consegnò al "meccanico" Secondo Mona affinché provvedesse ad una adeguata trasformazione: il motore Deussenberg da 1 ½ litri (1500 cc) doveva essere sostituito con un motore Clemons da 4 ½ litri (4500 cc), e la disposizione dell'impianto carburante doveva utilizzare un nuovo serbatoio in lega capace di contenere 172 litri di benzina.

Dopo diverse peripezie e numerose gare effettuate, la leggendaria "Duesenberg del Conte Trossi", nell'immediato dopo guerra, non corse più; dal 1950 è di proprietà di Denis Jenkinson ed è ben conservata e visibile presso il Museo Brooklans in Inghilterra.



*Neg.643 Autovettura da corsa Duesenberg di proprietà del Conte Trossi – al volante Secondo Mona*



*Neg.1754 Serbatoio benzina per autovettura Duesenberg*

Forse la “pubblicità” offerta da Carlo Trossi all’amico Conte Carlo Casalini spinse questo a rivolgersi a Secondo Mona per la trasformazione del fuoribordo “Rondine Bianca IV” di proprietà del conte medesimo.

Il fuoribordo era stato costruito nel Cantiere Lariano Matteri ed utilizzato dal Conte Casalini per gare motonautiche, soprattutto nella Svizzera Tedesca ed in Germania.

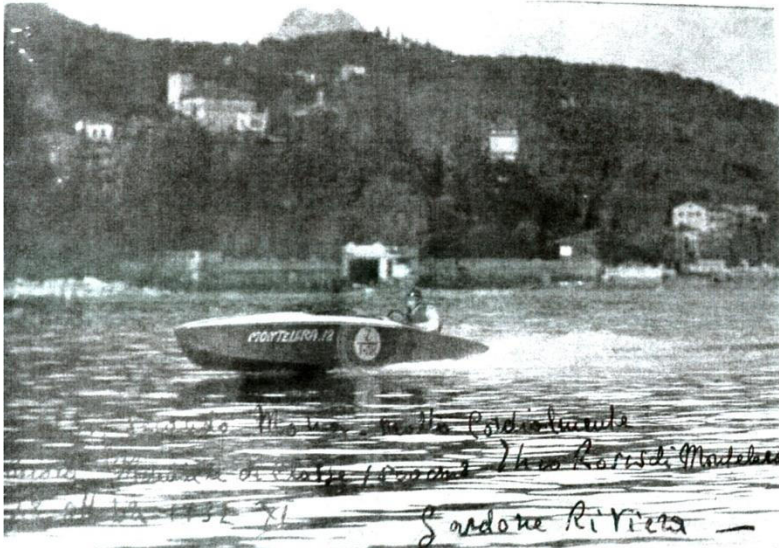
A Stresa nel 1939 fu primatista mondiale di fuoribordo corsa classe X.

Dai documenti storici risulta che su questo fuoribordo, dotato di Motore Laros F-50 (950 cc) furono installate pompe con funzionamento a membrana Modello Autoflux Tipo E. ed un nuovo serbatoio per la benzina.



*Neg.455 Fuori bordo Rondine Bianca I Ventra in Azienda*

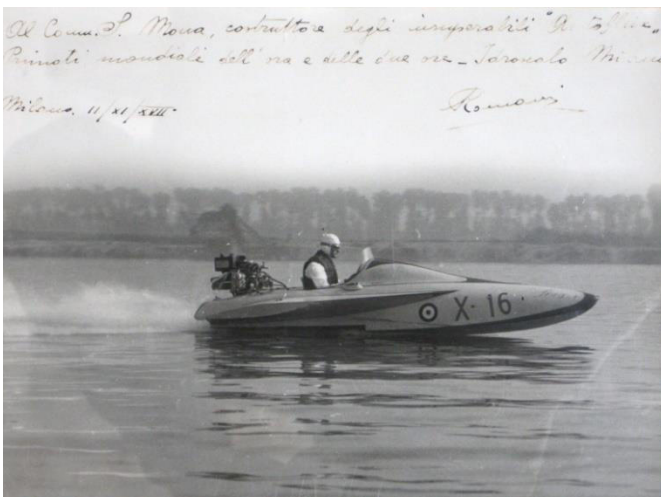
Negli anni trenta altri famosi motonauti ebbero modo di far pervenire a Secondo Mona ogni tipo di ringraziamento per il buon funzionamento delle pompe a membrana installate sui loro fuoribordo. A titolo esemplificativo possiamo citare:



Ringraziamenti pervenuti dal Conte Theo Rossi di Montelera nell'anno 1932



Ringraziamenti pervenuti da Antonio Passarin nell'anno 1938



Ringraziamenti pervenuti da Guido Romani nell'anno 1939

Nella tabella seguente sono mostrati alcuni tra i prodotti AM che, nella generalità dei casi, sono stati installati sui fuoribordo e su macchine da competizione.



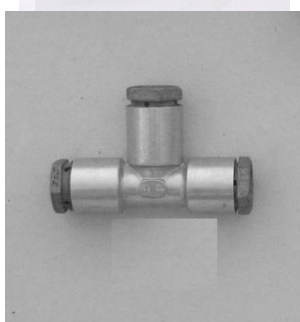
Pompa Autoflux Tipo A 12V  
con filtro in linea  
Disegno 1109.



Pompa Autoflux 2000 6V  
Disegno 6939.



Pompa Autoflux 2000 12V  
Con raccordi per tubazione 8x10  
Disegno 6854.



Diramazione a T  
Disegno  
3039 AM.45 Pos.1963



Rubinetto a punta tipo P.A. Serie R tipo 1 Raccordi  
metallo plastico AM  
Disegno  
5190 AM.191 Pos.16756



# Pompe A.M.

Brevettate - tipo Autoflux e Mille Miglia

sinonimi di resistenza

trionfo italiano

Pintacuda e altri primi

arrivati tutti con macchine

alimentate con le pompe

# AUTOFLUX

## DALLA CLASSIFICA GENERALE

1° PINTACUDA - MAMBELLI	(Alfa Romeo)	Media	114.747
2° FARINA - MEAZZA	(Alfa Romeo)	»	112.433
4° BORATTO - GUIDOTTI	(Alfa Romeo)	»	104.678
5° VENTIDUE - VENTUNO	(Alfa Romeo)	»	100.433

6° 7° 8° 9° 10° ecc. tutti con pompe AUTOFLUX

*Locandina pubblicitaria per pompa Autoflux  
utilizzata su autovettura Alfa Romeo 8C-2900A*



L'ALIMENTAZIONE DELLE VITTORIOSE

**L A N C I A**

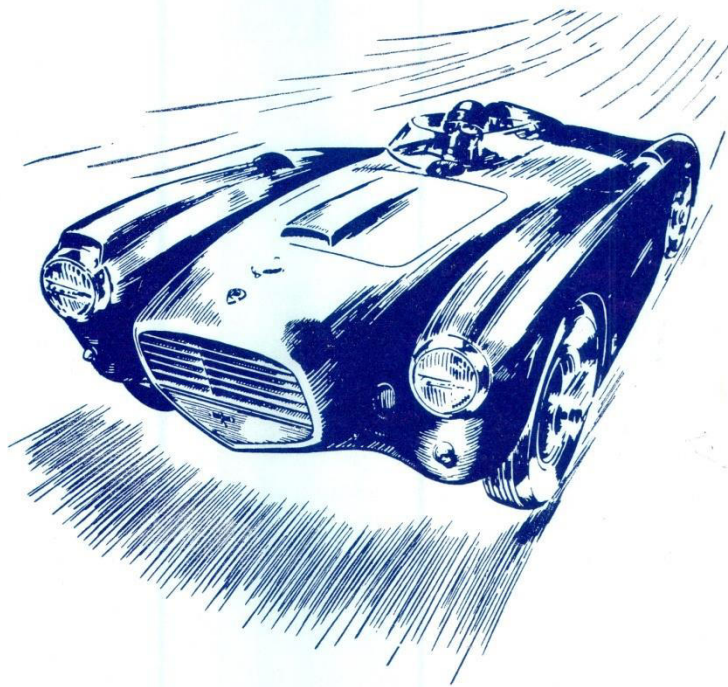
NELLA "4<sup>a</sup> CARRERA MESSICANA," ERA  
COSTANTEMENTE ASSICURATA DALLE

# POMPE D'ALIMENTAZIONE S. M. BREVETTATE

Altre affermazioni:

GIRO DI SICILIA 1954

MILLE MIGLIA 1954



SOCIETÀ PER AZIONI

**SECONDO MONA**

Sede ed Esposizione: **MILANO**  
Via Galilei 12 - Telef. 61-634

OFFICINE MECCANICHE - FONDERIE  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

Officine ed Amministrazione:  
**SOMMA LOMBARDO** - Tel. 23-498

TE. ANTONIO & ANDREA FERRARIO - GALLARATE

*Locandina pubblicitaria per pompa di alimentazione  
utilizzate su autovetture Lancia*

## 9. Due viaggi importanti: in Liguria e negli U.S.A.

Era necessario “staccare” dal pressante lavoro e per organizzare questo utile diversivo veniva incaricata la Signora Marina che a sua volta coinvolgeva parenti, amici e conoscenti.

Oggi la chiameremo “gita fuori porta” ma da sempre era considerato un breve viaggio prevalentemente a scopo turistico e culturale.



*Nizza - Il Casino  
(Archivio storico - privato della Famiglia Mona)*

Non solo Marina ma anche Secondo, non appena possibile, era interessato a vedere, conoscere e sperimentare di persona le esperienze culturali che venivano messe a disposizione di tutti.

Forse grazie anche alla propaganda del regime decisero di organizzare assieme ad un gruppo di amici un viaggio sulla Riviera di Ponente fino a Nizza e, nel ritorno una fermata a Montecarlo ed infine una puntatina a Genova.



*Montecarlo – Il porto e la Condamine  
(Archivio storico - privato della Famiglia Mona)*

A Genova suscitava molto l’interesse di Secondo Mona il fatto che nel porto di Genova fosse ormeggiata in quei giorni una nave da battaglia e che, occasionalmente, fosse possibile a tutti visitarla.

Si trattava della nave da battaglia “Giulio Cesare” da poco tempo reduce di una importante trasformazione durata ben tre anni, nel corso della quale era stato rivisto il completo sistema di armamento, il dislocamento e l’apparato propulsivo.

Secondo Mona ed i suoi amici erano ben lontani dal sapere che di lì ad una decina d’anni (1947) la Giulio Cesare, per effetto del trattato di Parigi fra l’Italia e le potenze alleate, sarebbe stata consegnata come preda di guerra all’Unione Sovietica!

Secondo Mona poi non avrebbe potuto immaginare che quei cannoni navali<sup>[17]</sup>, vicino ai quali si era fatto immortalare, erano stati ri-calibrati dalla ditta OTO Melara di La Spezia, la stessa ditta che cinquant’anni dopo avrebbe intrapreso contatti con la Ditta Secondo Mona, da Lui fondata, ed avrebbe installato, sui carri armati costruiti e tutt’ora in dotazione al nostro Esercito Italiano (Ariete, Centuario, Dardo e Puma), tutti gli equipaggiamenti di cui è composto l’impianto combustibile.



*Porto di Genova*

*Secondo Mona posa accanto alla trinata di poppa (tre cannoni da 320/44) – più in basso la Signora Marina con una conoscente*

Nel 1919 venne fondata la Federazione Industriale Lombarda che raggruppava la maggior parte delle associazioni presenti sul territorio della sola provincia di Milano ed alla quale aderivano imprenditori ed industriali operanti in Lombardia (Nel 1903 era nata l'Associazione Commercianti Esercenti e Industriali di Milano)

Secondo Mona, che da qualche anno era un ben noto imprenditore "lombardo", figurava tra gli iscritti ed in considerazione delle due principali attività della sua produzione (industriale ed aeronautica), ebbe l'occasione di essere presente a numerose manifestazioni aviatorie organizzate dal fiorentino "regime fascista". Partecipò anche ad altre manifestazioni dedicate al settore propriamente metalmeccanico ed industriale; infatti la produzione aziendale di quel tempo consisteva in macchinari vari per l'industria dei settori cartotecnico e calzaturiero; veniva molto utilizzata anche la fonderia aziendale per le realizzazioni di particolari anche complessi in conto lavoro di altre aziende.



*Distintivo di appartenenza  
alla Confederazione degli  
Industriali*

Accadde che nel corso di un incontro tra i soci della Federazione Industriale Lombarda, si decise di intraprendere una visita di studio e di lavoro negli Stati Uniti d'America; vennero scelte due località: New York e Detroit.

Ovvia la prima delle due in quanto il viaggio in nave "approdava" a New York e non era affatto secondaria l'intenzione dei nostri uomini di percorrere la famosa 5<sup>a</sup> Strada lungo la quale, pochi mesi prima, il popolo americano aveva manifestato entusiasmo e simpatia ai nostri "atlantici" nel corso della Trasvolata Atlantica per la Crociera del Decennale, capitanata da Italo Balbo.

Detroit era una città situata nello Stato del Michigan e rappresentava il simbolo dell'industria metalmeccanica americana in quanto nel proprio territorio ospitava diverse industrie automobilistiche.

Infatti, in quella zona, erano concentrate le maggiori industrie di quel settore: Chrysler, Ford, General Motors che producevano un quarto degli autoveicoli degli USA.

Venne organizzato un viaggio di tutto rispetto, come si conveniva a quel tempo in questo particolare "ambiente", e venne scelto il Rex<sup>[15]</sup>, nave che in quegli anni rappresentava il fiore all'occhiello dell'industria cantieristica nazionale.

Questa nave, costruita nei cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri Ponente, aveva effettuato il viaggio inaugurale nel 1932 ed è ancora oggi nota per essere stato l'unico transatlantico italiano a detenere il Nastro Azzurro<sup>[16]</sup>.

Il viaggio fu un grande successo. Affascinanti ed emozionanti furono le visite a New York ed altrettanto quelle in alcune industrie di Detroit.

Secondo Mona, nel corso della visita alla Ditta Mechanical Machining L.td, sita a Hamtramck, nelle vicinanze di Detroit, rimase impressionato dalla grandezza e dalla potenza di alcune macchine operatrici; chiese ed ottenne un "truciolo" residuo di lavorazione per mostrarlo ai propri operai, quando sarebbe ritornato al suo stabilimento e per condividere con loro lo stupore suscitato dalle eccezionali dimensioni di quegli impianti di produzione.



*Il truciolo di lavorazione ubicato presso il Museo Aziendale*

Il viaggio di ritorno in Italia si effettuò su un'altra grandiosa nave, il Conte di Savoia e se concluse a Napoli.

Questi avvenimenti mi sono stati narrati dalla Signora Maria Luisa Spadaccini, "ospite speciale" di quel viaggio in qualità di interprete. Era infatti ritornata da poco dall'Inghilterra dopo un periodo di studio.

E' bello sottolineare che tre anni dopo (1936) questo magnifico viaggio, la Signora Maria Luisa (chiamata Isa in famiglia), sposò Bruno Mona.

Il padre di Maria Luisa, Edoardo Spadaccini, era proprietario in Milano, in viale Monza, (zona Precotto) di una ditta che costruiva cerchioni per biciclette: la Ditta Italcerchio dalla quale Secondo Mona, nei primi anni della propria attività, si approvvigionava per la realizzazione di biciclette.

C'è da pensare che i due industriali fossero soci della stessa organizzazione industriale.

## 10. Momenti di convivialità

Nonostante l'intenso lavoro da lui praticato, a Secondo Mona non potevano mancare momenti di convivialità e di rappresentanza anche all'esterno della Sua Azienda.

Qui lo vediamo organizzare una "caccia alla volpe".

Il circondario di Gallarate si andava rapidamente industrializzando e si andava sempre più espandendo una classe di ricchi proprietari, capitani d'industria, finanziari e speculatori. La presenza della Cavalleria alla Malpensa, verso la fine dell'ottocento, aveva attirato l'attenzione dei militari e dei civili sul territorio circostante con l'organizzazione di battute di caccia alla volpe.

La "Società Milanese della Caccia a Cavallo" fondata nel settembre nel 1882 aveva organizzato a più riprese raduni per dame e cavalieri dell'aristocrazia lombarda e piemontese e ad alcune di tali manifestazioni avevano partecipato numerosi membri della Casa Savoia.

Così per ricordare il lustro dei tempi passati anche il nostro Secondo Mona, nelle vesti di "huntsman", organizzò nei vasti e numerosi campi e boschi circostanti il proprio stabilimento a Somma Lombardo, una caccia alla volpe: ospite d'onore era il Gen. Riccardo Moizo di passaggio con il suo Stato Maggiore a Lonate Pozzolo in visita alla 79° Squadriglia del Gruppo Caccia.



Secondo Mona a bordo della sua Fiat 525N "conduce" il gruppo nei i campi di Somma Lombardo



... lo vediamo a bordo della propria motocicletta: la Indian. Modello Powerplus 1000 bicilindrico



... lo vediamo all'uscita di uno stabilimento termale a Montecatini.



... lo vediamo nel parco della propria proprietà.



...lo vediamo  
insieme ai suoi  
dipendenti.



...lo vediamo in  
occasione di una foto  
ricordo per il  
trentesimo  
anniversario della  
fondazione



.... lo vediamo con i suoi  
famigliari ed alcuni  
dipendenti per gli auguri  
di S. Secondo



.... lo vediamo con la  
moglie Marina ed alcuni  
dipendenti per gli auguri  
di S. Marina



.... grande festa nel  
parco per gli auguri di  
S. Marina

Era spesso presente a pubbliche manifestazioni; nelle foto mostrate qui di seguito lo si riconosce come parte del comitato organizzatore di una manifestazione sportiva nel territorio ed in occasione della visita effettuata presso la Comunità Sommesese dell'Arcivescovo di Milano il Card. Ildefonso Schuster nella primavera dell'anno 1942



*(Archivio storico - privato Carlo Ferrario – Somma Lombardo)*



*(Archivio storico - privato Carlo Ferrario – Somma Lombardo)*

Solo da pochi amici erano conosciute le elargizioni benefiche che, con sua moglie Marina, effettuava ad istituzioni pubbliche e religiose; qui di seguito un stralcio di un documento tratto da un archivio privato.

Anno 1938 - Primato Berlino New York Berlino

Nel campo dell'esportazione, che è stato maggiormente sviluppato negli ultimi anni, il valore delle macchine ed apparecchi esportati ascese a circa £.6.000.000,==.

Alla realizzazione dell'autarchia le officine Mona hanno contribuito, dato che coi propri prodotti ha potuto emancipare la Nazione degli acquisti all'Estero degli apparecchi tutti di sua fabbricazione che prima venivano essenzialmente importati con grave sacrificio aureo.

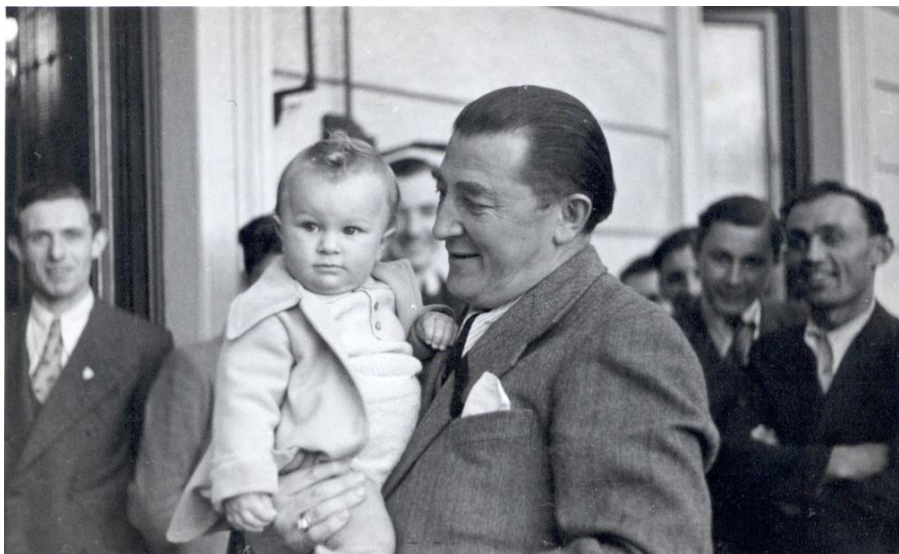
Il progresso dell'azienda <sup>che</sup> ha potuto conseguire è dovuto alla dedizione completa del suo titolare, che nato dal nulla, al lavoro ha dedicato tutte le migliori energie, superando difficoltà d'ogni sorta pur di raggiungere, come ha raggiunto, uno dei primi posti nel ramo dell'industria meccanica aeronautica di precisione, dotando la sua azienda di macchinario dei più moderni ed impiegando oltre 700 operai.

Nel 1943, ha già effettuato le seguenti elargizioni :

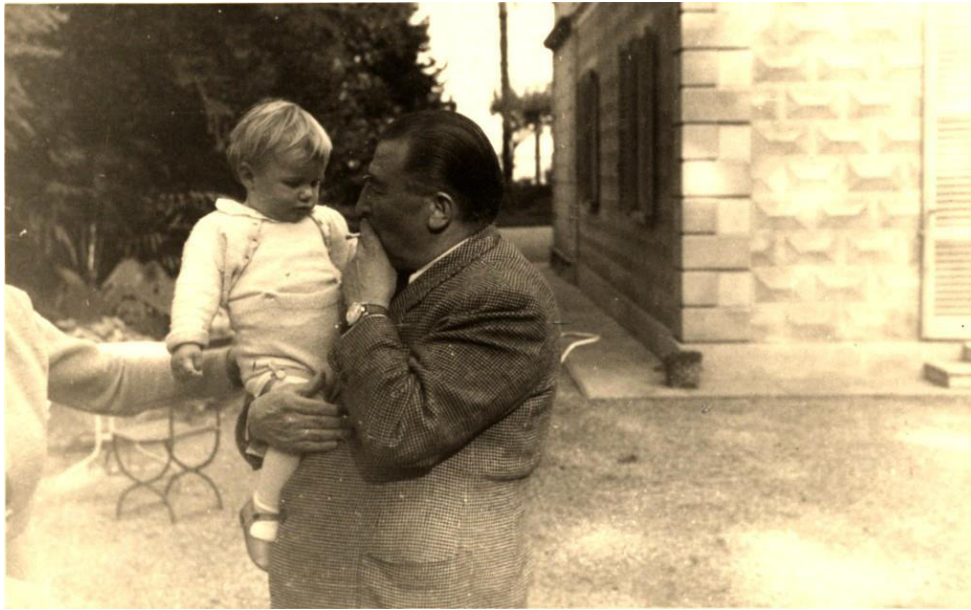
All' Ospedale di Somma L/do	£.	50.000,==
Alla Casa di Riposo	"	25.000,==
All'Asilo Infantile di Somma	"	10.000,==
" " di Mezzana	"	10.000,==
All'Ente Comunale di Assistenza	"	10.000,==
Alla Scuola Professionale di Somma- serale-	"	10.000,==
All'Associazione famiglie Caduti in Guerra	"	5.000,==
All'Opera S.Vincento	"	5.000,==
All'Opera Naz/ Protezione Maternità e Infanzia	"	5.000,==
Alla Borsa di Studio del Ministero dell'Aeronautica	"	6.500,==
Dopolavoro di Somma L/do	"	7.044,==
Premio di natalità agli operai	"	4.600,==
Dopolavoro ministero dell'Aeronautica	"	1.500,==
Dopolavoro di Somma L/do per assistenza agli sfollati	"	10.000,==

(Archivio storico - privato Carlo Ferrario - Somma Lombardo)

Qui di seguito le foto di Secondo con i due nipoti Roberto e Renato che, insieme al figlio Bruno, nel tempo, si sono **presi cura** dell'Azienda da Lui creata.



Insieme ad i suoi dipendenti Secondo Mona con in braccio il nipote Roberto  
(Archivio storico - Privato Famiglia Mona)



*Stresa - Villa Marina Secondo Mona con in braccio il nipote Renato  
(Archivio storico – Privato Famiglia Mona)*

Nell'anno 1945, la guerra finì e si concluse anche la vita terrena di Secondo Mona che, presso la propria Villa Marina a Stresa, morì il 7 Luglio 1945 all'età di 64 anni.

Grande fu la partecipazione alle esequie: a famigliari, maestranze, militari e rappresentanti di associazioni religiose e sportive si unì tanta gente comune che rendeva omaggio al loro concittadino.

La salma è stata tumulata nella tomba di famiglia nel Cimitero di Somma Lombardo.





*Il corteo funebre si snoda all'interno dell'Azienda  
(Archivio storico – Privato Famiglia Mona)*



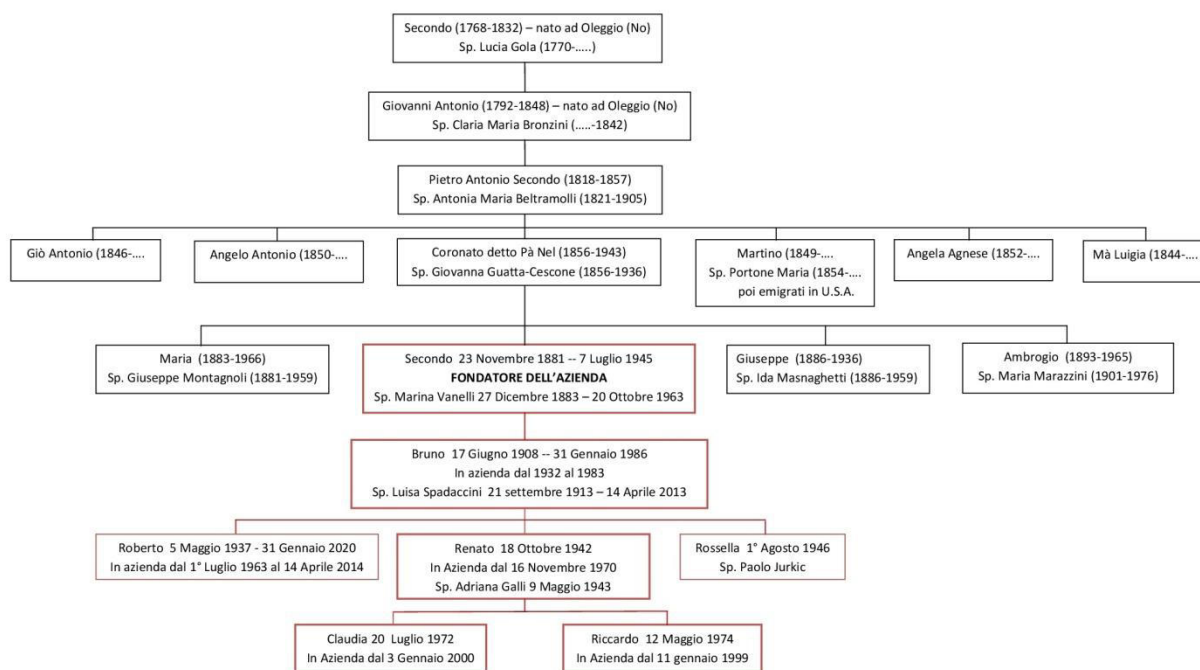
*Famigliari e conoscenti al seguito della bara  
(Archivio storico – Privato Famiglia Mona)*

## 11. Note al testo

[1] Contessa Maria Fede Caproni

La Contessa Maria Fede Caproni (1931-2009) era la secondogenita di Timina e Gianni Caproni. Si era diplomata all'Accademia d'Arte, ma discorreva con estrema competenza anche di tecnica aeronautica e, seguendo le orme della madre, dedicò la sua vita alla valorizzazione della figura del padre ed allo sviluppo del Museo di Trento a lui dedicato. Presso la sua Villa a Roma, famose sono state le “serate romane” in occasione del suo compleanno (9 Maggio).

[2] Albero genealogico Famiglia Mona



*Albero genealogico famiglia Mona*

[3] Angelo Bellini

Professore primario e fondatore dell’Ospedale di Somma Lombardo.

Si impegnò anche nel campo industriale con la Prima Fabbrica Italiana di Sonde e Cateteri Itala. Nel 1936 incominciò la fabbricazione di tubi flessibili ad alta pressione per l’industria aeronautica e per strumenti chirurgici.

[4] Maggiore Maurizio Moris .

Il Maggiore Moris fece allestire nel 1904 il Cantiere Sperimentale nell'idroscalo di Vigna di Valle. Nel 1912 fu nominato ispettore dell'aeronautica. Con la direzione dell'ufficio ottenne la promozione a colonnello e venne incaricato di studiare la possibilità di un primo impiego dei velivoli militari in Libia (guerra italo-turca). A tale scopo promosse la costituzione dell'Ispettorato dei Servizi Aeronautici, primo organo direttivo del settore al Ministero della Guerra ed ottenne il distacco della sezione aviazione dal battaglione specialisti, costituita come battaglione autonomo di stanza a Torino.

[5] Motore Rebus

Il motore Rebus era un motore aeronautico italiano costruito agli inizi del '900 da un gruppo di ingegneri milanesi costituito da Enrico Restelli, Carlo Felice Buzio ed Alessandro Tonini. Era un quattro cilindri raffreddato ad acqua installato sulla seconda versione dell'aeroplano Caproni Ca.1

[6] Istituto di Avviamento professionale tipo industriale "Ponti"

L'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato "Andrea Ponti" era un Istituto Professionale di Istruzione Secondaria Superiore, fondato negli ultimi anni del Regno Lombardo-Veneto a Gallarate, in provincia di Varese.

Venne fondato nel 1856 per decisione del comune come "scuola tecnica comunale" e, causa delle limitate disponibilità finanziarie pubbliche, ebbe un sostanziale aiuto in denaro da parte del Cavalier Andrea Ponti e della Marchesa Maura Dal.

Nei primi anni del '900 la denominazione della scuola era mutata da "Scuola Tecnica Paritaria" in "Istituto di Avviamento Professionale di tipo Industriale" con una sezione dedicata al disegno meccanico.

Dopo la Prima Guerra Mondiale venne unificato con l'istituto "Maino", scuola di tessitura. Nel secondo dopoguerra la scuola venne rifondata nel 1951 come "Istituto Professionale di Stato per l'Artigianato e l'Industria avente finalità di fornire agli studenti abilità, conoscenze, competenze funzionali all'inserimento nel mercato del lavoro e in particolare nelle industrie meccaniche, tessili, elettriche, chimiche e del legno.

Mediante la riforma con l'Istituto Tecnico Industriale di Stato (ITIS) di Gallarate e l'Istituto Tecnico per Geometri di Somma Lombardo, costituisce l'Istituto Statale di Istruzione Superiore (ISIS) "Andrea Ponti" Gallarate.

## [7] Scuola di Aviazione Caproni

A Vizzola, nel 1911, venne aperta la prima Scuola di Pilotaggio della Lombardia diretta dall'Ing. Gianni Caproni. Tra i primi ad ottenere il diploma di pilota figura Rosina Ferraio prima donna italiana ad aver conseguito il diploma.

Nel 1913 presso la Scuola Caproni, si dovette assistere ad un grave incidente aviatorio nel quale perse la vita il Cap. Gustavo Moreno. Questi, nel corso di un esercizio preparatorio al quale si stava allenando, per conseguire il brevetto di pilota militare, perse la padronanza del monoplano e precipitò. A lui molti anni dopo (1956) fu dedicata la Sezione Gallaratese dell'Associazione Arma Aeronautica.

## [8] Giulio Douhet

Frequentò l'Accademia Militare di Modena da cui uscì col grado di sottotenente dei bersaglieri. Si iscrisse al Politecnico di Torino, laureandosi in ingegneria. La sua carriera militare fu travagliata; nel 1911, durante la guerra italo-turca per il controllo della Libia, gli venne assegnato il compito di stendere un rapporto sull'uso dell'aviazione da guerra. In esso teorizzò che l'unico uso efficace era il bombardamento da alta quota.

Nella seconda metà del 1914, Douhet si assunse la responsabilità di far avviare alla Caproni la costruzione del grosso bombardiere trimotore Ca.31, malgrado il parere contrario del generale Maurizio Moris, ispettore dell'Aeronautica.

Per questo atto privo di autorizzazione venne allontanato dall'aviazione e destinato alla Fanteria, con incarico di Capo di Stato maggiore della 5ª Divisione a Milano e, allo scoppio della prima guerra mondiale, venne inviato sul fronte dell'Adamello.

Douhet cominciò a invocare un massiccio investimento nella costruzione di aerei da bombardamento, per ottenere il controllo dell'aria e privare il nemico delle difese. Propose la costruzione di cinquecento bombardieri in grado di lanciare 125 tonnellate di bombe al giorno. Scrisse nel 1916 ai superiori e ai vertici politici per promuovere le proprie idee e criticare l'incompetenza in materia degli alti comandi. L'atteggiamento critico circa la conduzione della guerra da parte del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, il generale Cadorna, gli procurò l'ostilità delle alte gerarchie.

Un memoriale assai critico nel contenuto verso lo Stato Maggiore venne intercettato e ne conseguì l'arresto e un processo militare per diffusione di notizie riservate. Douhet venne conseguentemente condannato a un anno di carcere militare che espìò nel forte di Fenestrelle ed al termine del quale, nell'ottobre 1917, venne posto in congedo militare.

#### [9] Emilio Pensuti

Emilio Pensuti fu una grande pilota collaudatore; con il grado di Capitano arrivò a comandare la base della Malpensa dove conobbe ed iniziò a collaborare con Gianni Caproni. Si guadagnò una certa notorietà per la sua abilità e per la capacità di elargire preziosi consigli dopo il collaudo degli aeroplani; in breve tempo effettuò oltre tremila voli collaudando 41 apparecchi diversi. Grande amico di Secondo Mona ebbe con lui l'idea di progettare e sperimentare uno strumento importantissimo per la navigazione aerea: l'indicatore di velocità relativa.

Il 18 aprile 1918, mentre effettuava un volo nell'area della Malpensa, si verificò un incendio sul suo velivolo; egli riuscì abilmente a portare a termine l'atterraggio consentendo al copilota, il tenente Mario Galassini, di salvarsi la vita mentre lui morì a causa delle ustioni.

A Somma Lombardo una lapide bronzea ricorda "l'uomo che era nato con le ali"  
L'opera fu ordinata allo scultore milanese Angelo Montegani e collocata sul frontone destro del Palazzo Comunale.

La fusione fu eseguita nella fonderia di Secondo Mona. Nel 1942 fu lo stesso Secondo ad opporsi energicamente affinché la lapide non fosse requisita per essere convertita in armi da offesa.



*Neg.3611 Inaugurazione Monumento a Pensuti..*



*Indicatore di velocità relativa  
esposto al Museo di Vigna di Valle*

#### [10] Officine Aeronautiche di Taliedo

Le Officine Aeronautiche Caproni di Taliedo di via Mecenate a Milano furono una delle testimonianze più significative della grande Milano industriale.

Oltre le mura della città, dalla parte di Porta Vittoria, ad est del fiume Lambro, sorgeva l'area denominata "Cascina Taliedo" che, sino alla prima decade del 1900, si era caratterizzata per l'attività agricola. Grazie ai suoi ampi spazi disponibili a ridosso della città, nel 1910 tale area venne qualificata adatta per ospitare la competizione aeronautica "Circuito Aereo Internazionale di Milano". Nacque così il primo campo di volo cittadino.

Successivamente, il Ministero della Guerra, decise di impiantare nell'area del Circuito Aereo un insediamento militare permanente che crebbe notevolmente a cavallo della Prima Guerra Mondiale attraverso la realizzazione di nuovi hangar. È in questo periodo che entrò in scena l'ing. Gianni Caproni, legando per sempre il proprio nome alla zona di Taliedo.

#### [11] Ennio Maffiolini

Atleta della Società Ginnastica Gallaratese che nel 1921 e nel 1924 vestì la maglia di campione italiano assoluto nella staffetta 4x400 metri.

Nel 1924 prese parte ai Giochi olimpici di Parigi, concludendo la gara dei 400 metri piani nella fase delle batterie di qualificazione e si classificò sesto nella staffetta 4x400 metri.

#### [12] Sorci verdi

La 205ª Squadriglia da bombardamento "Sorci Verdi" era una squadriglia della Regia Aeronautica appartenente al 41º Gruppo BT (bombardamento terrestre) del 12º Stormo inquadrato nella III Squadra aerea.

La livrea adottata per la partecipazione alle corse si caratterizzava per il colore rosso corsa, il colore dell'Italia nelle competizioni internazionali motoristiche, come la Coppa Schneider. Dal motore centrale dipartiva una riga verde bordata di bianco che si assottigliava verso coda. I tre topi verdi erano posti poco prima del numero di gara.



### [13] Ottagono Galleria di Milano

Il monumento rappresentativo della città, secondo solo al ben più antico Duomo di Milano, è la Galleria Vittorio Emanuele II, realizzata a partire dal 1865 dall'architetto Giuseppe Mengoni. L'incrocio tra i due bracci perpendicolari al camminamento principale, che collega Piazza Duomo a Piazza della Scala, e che conducono rispettivamente a via Silvio Pellico e a via Ugo Foscolo, forma una piazza ad otto lati che, proprio in virtù di questo, è stata chiamata "ottagono".

L'Ottagono presenta sul pavimento un mosaico raffigurante lo stemma dei Savoia (cui appunto è dedicata la Galleria) e, ai lati, gli stemmi delle quattro città che in epoche diverse sono state capitali del Regno d'Italia: Milano, Torino, Firenze e Roma.

### [14] La Coppa Schneider

Jacques Schneider , ingegnere della famiglia fondatrice delle celebri officine Creusot, fu pilota di pallone aerostatico, poi di aeroplano e conquistò parecchi primati. Fu presente come attore e spesso come mecenate in molti avvenimenti sportivi di grande importanza.

Nel 1913 pose in palio una coppa per una competizione di velocità pura per idrovolanti, da corrersi annualmente ed assegnabile definitivamente a quella nazione che si fosse aggiudicata la vittoria per tre anni consecutivi. Questa competizione, corsa dapprima con velivoli e motori normali, poi con velivoli appositi e motori spinti, acquistò in breve grande importanza per lo straordinario impulso che la gara dava al perfezionamento delle costruzioni aviatorie, ed in special modo a quella dei motori. L'Italia si aggiudicò le gare del 1920, 1921 e 1926; la Coppa fu assegnata definitivamente nel 1931 alla Gran Bretagna con tre vittorie consecutive.

### [15] Il Rex

Il Rex era un transatlantico italiano in servizio negli anni trenta e fu costruito nei cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri Ponente.

La sua progettazione fu affidata all'ingegnere navale Achille Piazzai e la costruzione iniziò il 27 aprile 1930; il varo avvenne il 1° agosto 1931 alla presenza del Re Vittorio Emanuele III e della regina Elena, che ne fu la madrina.

Nel 1932 il Rex fu consegnato alla compagnia Italia Flotte Riunite costituita da poco grazie alla fusione delle flotte delle società Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudò e Cosulich.

Per proteggerlo dalle azioni belliche si decise di lasciarlo nel sicuro porto di Genova ma, dopo il bombardamento della città da parte della marina francese, fu trasferito a Trieste. A seguito dell'armistizio del 1943 cadde in mano ai tedeschi che lo utilizzarono come caserma, depredandolo degli arredi e dei macchinari smontabili, inviati con treni speciali a Vienna. Avvistato dai ricognitori della Royal Air Force fu bombardato con 123 razzi.

#### [16] Il Nastro Azzurro

Il Nastro Azzurro era il riconoscimento non ufficiale che veniva attribuito alla nave passeggeri che deteneva il record di velocità media di attraversamento dell'Oceano Atlantico in regolare servizio commerciale e senza scali di nessun tipo.

Con l'avvento dell'aviazione commerciale e la conseguente fine del trasporto passeggeri transatlantico, il riconoscimento non venne più attribuito.

L'unica nave italiana a fregiarsi del Nastro Azzurro è stata il famoso transatlantico Rex che nel 1933, comandato da Francesco Tarabotto, partendo da Gibilterra, impiegò 4 giorni, 12 ore e 53 minuti, per raggiungere il faro di Ambrose, situato all'imboccatura del porto di New York, ad una velocità media di 28,92 nodi.

#### [17] Cannone da 320 mm/44

Il cannone da 320 mm/44 era un'arma di costruzione italiana ottenuta dalla ritubazione del cannone da 305/46 Mod. 1909 che costituiva l'armamento principale delle navi da battaglia Dante Alighieri e quelle delle classi Cavour e Duilio e quindi la Giulio Cesare. I cannoni originali di costruzione EOC (Elswick Ordnance Company), ramo dalla Armstrongs, furono ri-calibrati dall'Ansaldo di Genova, mentre quelli di costruzione Vickers dalla OTO di La Spezia.

#### [18] Aeroporto di Guidonia

L'aeroporto di Guidonia, intitolato alla memoria dell'aviatore Alfredo Barbieri, è un aeroporto militare situato nel comune di Guidonia Montecelio.

L'aeroporto fu realizzato tra il 1915 e il 1916 ed era destinato ad accogliere una scuola di pilotaggio ove venivano formati i piloti durante la 1<sup>a</sup> G.M.

Dopo la fine del conflitto divenne inizialmente un deposito per i velivoli non più impiegati per scopi bellici ed in seguito divenne sede di una squadriglia sperimentale. Nel 1927 vi fu istituita la DSSE (R.D. 1241 del 23.6.1927). Il 23 ottobre 1930 fu avviata la costruzione di un nuovo centro per ricerche, studi ed esperienze che fu inaugurato il 27 aprile del 1935, data del settimo anniversario della morte del generale del Genio aeronautico Alessandro Guidoni, a cui venne intitolata la città di fondazione di Guidonia edificata a ridosso del sedime aeroportuale.

## 12. Bibliografia:

- Giovanni Celoria: Tre anni di aviazione nella brughiera di Somma Lombardo - (1913)
- Luigi Mancini : Grande Enciclopedia Aeronautica (1936)
- Franco Brandini: Gli italiani in Africa storia delle guerre coloniali (1971)
- Silvio Bertoldi: E ora consegnata la flotta a Stalin (1994)
- Isabella Melis: Una passione per la meccanica divenuta impresa  
“I primi 75 anni della Ditta Secondo Mona” (Tesi di Laurea 1999-2000)
- Alberto Grampa : Qui si vola (2003)
- Fimmanò-Guenzani: La Malpensa e i Gallaratesi (2003)
- Paolo Ferrari: L’aeronautica italiana - una storia del Novecento (2004)
- Fabio Gramellini: Storia della Guerra Italo-Turca 1911-1912 (2005)
- Federico Bianchessi: Gianni Caproni - Una storia italiana (2014)
- Claudio De Biaggi: Caproni di Taliedo - Storie di operai 1915-1950 (2018)
- Mario Pacelli, Pietro Lonati: Gianni Caproni e la conquista dei cieli (2022)

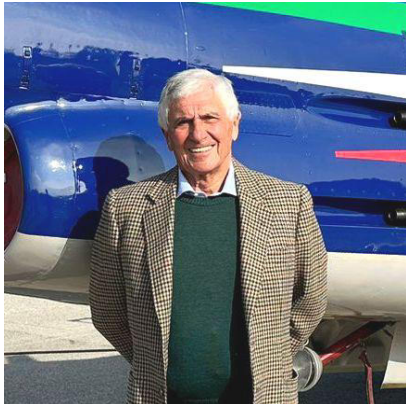
### **13. Fonti e Collaboratori**

- Milano - Archivio di Stato
- Milano - Archivio Storico e Biblioteca Camera di Commercio
- Roma - Archivio Storico Istituto Luce
- Roma - Stato Maggiore Aeronautica Militare - Ufficio Storico
- Roma - Stato Maggiore Aeronautica Militare – V° Reparto – CPA
- Sesto Calende – Archivio Gruppo Lavoratori Anziani Siai Marchetti
- Somma Lombardo - Archivio Storico Comune di Somma Lombardo
- Somma Lombardo - Archivio Storico Ditta Secondo Mona
- Varese - Archivio Storico Camera di Commercio
- Varese - Archivio di Stato

Un sentito ringraziamento a:

Alberto Battaini  
Carlo Croce  
Carlo Ferrario  
Giuliano Franceschi  
Rossella Mona Jurkic  
Ruggero Pandolfi  
Gianluca Pasqualini (T. Col. Arma Aeronautica)  
Luisa Zaffaroni

*Tutti i diritti di copyright sono riservati e di proprietà della Ditta Secondo Mona.  
Il materiale cartaceo e le fotografie sono conservati presso l'Archivio Storico Aziendale.  
Pubblicazione eseguita da PRINTicino – Somma Lombardo – Dicembre 2023*



*Luigi Bonomi nasce a Novara nel 1943.*

*Si diploma presso l'Istituto L. Cobianchi di Intra ed assolve il servizio Militare presso la Scuola Centrale V.A.M. a Vigna di Valle in qualità di Istruttore.*

*Assunto presso la ditta Aermacchi di Varese fa pratica ed esperienza presso l'Ufficio Tecnico, l'Ufficio Installazioni e l'Ufficio Normalizzazione; nel contempo prosegue gli studi serali presso il Politecnico di Milano dove ottiene il diploma di laurea in ingegneria meccanica applicata alle macchine.*

*Viene successivamente assunto in Secondo Mona in qualità di assistente al Capo Ufficio Tecnico.*

*Segue corsi di perfezionamento in Italia ed all'estero partecipando in qualità di progettista alla realizzazione di equipaggiamenti destinati all'impianto combustibile per gli aeromobili in forza alle FF.AA. Italiane ed Estere.*

*In qualità di responsabile della progettazione mette a punto tutte le normative tecniche per l'esecuzione e la gestione dei disegni e la configurazione del prodotto; coordina la disegnazione assistita dal computer (CAD) e collabora attivamente per la realizzazione delle procedure dell'anagrafica aziendale connesse alla gestione del prodotto, alla distinta base ed alla pianificazione del prodotto medesimo.*

*In collaborazione con l'Ufficio Studi dell'Oto Melara studia e progetta l'impianto combustibile ed i suoi componenti per i mezzi terrestri in dotazione all'Esercito Italiano (Ariete, Centauro, Dardo e Puma) tutt'ora in esercizio.*

*Al termine della attività lavorativa collabora con A.R.E.A. al restauro del velivolo storico Fiat Cr.42 realizzando tutta la documentazione tecnica di supporto alla certificazione in Inghilterra del velivolo medesimo per conto della Società The Fighter Collection.*

*Attualmente si occupa della conservazione e della gestione di tutto il materiale storico esistente in Azienda incluso il Museo Aziendale; da più di dieci anni coordina anche le attività culturali promosse da Secondo Mona.*