

785020

ACC

10000/120/3456

ME/28

LOT

opened Feb. 7

10000/120/3456

ME/28

Total Purchases - Spares + Repairs

Opened Feb. 7, 1946 - Closed July 18, 1946

3377
3459

Subject:- Local Manufacture - Repair by Civilian Firms

To :- AD/TE

HQ. Land Forces Sub-Comm., A.C.
(M.A.I.A.) ROME

SC RENE

7 British Liaison Unit,
c/o 6 B.L.U.
Tele 217 Area 119

RECEIVED 22 JUL 1946
211

Ref. EME/34/25
18 July 1946

1. We give below details of the Major Assembly Repair Programme of the "Polgore"
Inf. Div.

2. Quality and performance tests are being arranged in conjunction with the
O.A.R.E. and to date the most satisfactory firm would appear to be the MARCONI
FACTORY - MANTOVA whose standard of workmanship has been found most satisfactory.

3. The prices seem rather excessive and it is felt that the establishment of
the Major Assembly overhaul and fitting shop referred to in our inspection report
Ref. EME/70/9 dated 3 July 1946 should enable this to be considerably reduced.
In this connection if facilities for Engine testing existed in all Territorial
Command W/Shops and was made available to Div. W/Shops in the Area it would be
possible for refitting only to be carried out by Civilian firms and actual fitting
and assembly completed by the Division, thus resulting in a considerable reduction
in costs. It is known that some Div. W/Shops possess Engine test beds but it is
considered preferable that such equipment should only be installed in Static Command
W/Shops or as suggested in your ME/20/61 dated 15 July 46 on "Echelon Repair" in
W/Shops specialising on Major Assembly Repairs.

MARCONI FACTORY - MANTOVA -	Engine O/H : 11 -	Approx. Cost: 40,000 -	Engine rejects: 4
FIorentini FACTORY - ROME -	" " " 79 -	" " 40,000 -	" " 5
ERCOLI FACTORY - FLORENCE -	" " " 49 -	" " 7,000 -	" " 4
	" " " 6 -	" " 31,000 -	" " 2

3459

P.H. Nelson SC RENE

3. The prices seem rather excessive and it is felt that the establishment of the Major Assembly overhaul and fitting shop referred to in our inspection report Ref. EME/70/9 dated 3 July 1946 should enable this to be considerably reduced.

In this connection if facilities for Engine testing existed in all Territorial Command W/Shops and was made available to Div. W/Shops in the Area it would be possible for retification only to be carried out by Civilian firms and actual fitting and assembly completed by the Division, thus resulting in a considerable reduction in costs. It is known that some Div. W/Shops possess Engine test beds but it is considered preferable that such equipment should only be installed in Static Command W/Shops or as suggested in your ME/20/61 dated 15 July 46 on "Echelon Repair" in W/Shops specialising on Major Assembly Repairs.

MARCONI FACTORY - MANTOVA -	Engine O/H : 11 -	Approx. Cost: 40,000 -	Engine rejects: 2
FIORENTINI FACTORY - ROME -	"	" 79 -	" 40,000 - " 5
ERCOLI FACTORY - FLORENCE -	"	" 49 -	" 7,000 - " 4
	"	" 6 -	" 31,000 - " 2

3459

PH Nelson SC RME

Regd
Adm

Subject: Co-ordination of Royal Services - Infantry Divisions.

Lord Kitchener Sub Comm. A.C.
(M.H.L.A.) R.C.M.R.
12/20/53

15 June 46

To: Col. A/S.

At present there is no one part of the Ministry of War which can co-ordinate the R.S.M.A. services in the five Infantry Divisions, since the functions of R.S.M.A. are divided within the Ministry between the Directors General of Engineers, and of Artillery and Motorisation (one part of which handles Artillery and Small Arms, and another part M.E. matters).

The Director General of Artillery and Motorisation in his letter 27000/W of 7 April (see translation attached) has proposed to form such a co-ordinating body, and this office has supported his proposal in our letter 22/20/53 of 10th May (copy attached).

Attached is a proposed W for such an office (which would be detached portion of the Ministry sited at DOWDA) together with a list suggesting its more important functions.

Our action plans to pass the Ministry to approve the formation of such an office, as in the absence much of the coordination would have to be done by British liaison personnel.

3458

Col.
A.D.M.S.

785020

At present there is no one in the Ministry of War who can co-ordinate the R.E.M.E. services in the five Infantry Divisions, since the functions of R.E.M.E. are divided within the Ministry between the Director General of Engineers, and of Artillery and Motorisation (one part of which handles Artillery and Small Arms, and another part M.E. matters).

The Director General of Artillery and Motorisation in his letter 27000/DA of 7 April (see translation attached) has proposed to form such a co-ordinating body, and this office has supported his proposal in our letter 22/20/35 of 10th May (copy attached).

Attached is a proposed VE for such an office (which would be detached portion of the Ministry sited at BELFRA) together with a list suggesting its more important functions.

Can action please be taken to press the Ministry to approve the formation of such an office, as in its absence much of the coordination would have to be done by British liaison personnel.

3458

AB

Lt. Col.
A.N.M.E.

AM/OG

[Handwritten signature]

APPENDIX D.A.

PROPOSED WAR ESTABLISHMENT
for a Technical Co-ordinating Office.

PERSONNEL

OFFICERS

Commander (Lieut. Colonel)
Heads of Branches (Majors)
Heads of Branches (Captains)
Subalterns
Total Officers

Variant officers and sergeants
" " { technical }
" " { clerks }

Total Variant officers & Sergeants

Rank and file
Dismounted
Clerks
Storemen
Drivers
Motorcyclists
Orderlies

Total - Rank and file

Total - other ranks

Total - All ranks

TRANSPORT

Motorcycle solo
Cars 2 str 4x2, Utility
Cars 4 str 4x2
Truck 15 cwt 4x2 G.S.

H...	Org Branch	Spares Branch	Tech Branch	Adm +	TOTAL
1	-	-	-	-	1
-	1	1	1	1+	3
-	-	-	1	-	1
1	2	1	2	-	6
2	5	2	4	-	11
1	-	-	3	-	4
1	1	2	-	3+	4
2	1	2	3	-	8
1	-	-	2	-	3
2	4	0	3	8+	17
-	-	-	1	-	1
1	1	1	2	2+	5
2	2	4	4	-	12
7	8	14	14	-	43
9	9	16	17	-	51
11	12	18	21	-	62
1	1	1	3	3457	3
-	1	1	2	2	2
1	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	1

Total Percent of Cases by Sex

Order Line

Total = All ranks

Truck 15 out 4:20 P.M.

2	3	2	4	11
1	-	-	5	4
1	1	2	-	3+
2	1	2	5	8
1	-	-	2	3
2	4	5	5	17
-	-	-	1	1
1	1	1	2	5
2	2	4	4	12
7	8	14	14	43
9	9	16	17	51
11	12	18	21	62
1	1	1	3	3457
-	1	1	2	2
1	-	-	-	-
-	-	-	1	-

NOTE: Personnel marked thus + are civilian personnel.

APPENDIX 'B'.LIST OF FUNCTIONS

1. Co-ordination and technical control of repair activities in Infantry Divisions and liaison between Infantry Divisions and Base installations.
2. Preparation of technical specifications and drawings.
 - Inspection of spares purchased from civil sources.
 - Recommendations for improvement in technical equipment.
3. Forecasting requirements of spares from civil sources.
Revision of spares scaling of ODFs, workshop store sections etc.
Sorting of demands from Divisions and non Divisional Units.
Control of Returned Stores Depot.
4. Preparation of orders and regulations on the organisation of repair services.
Organisation of assembly overhaul in civilian firms.
Control of backloading of equipments needing base repair.
5. Preparation and placing of contracts for repair work and the manufacture of spares in civilian firms.
Financial matters and accounting.

SUBJECT :- Repair of Vehicles of Allied Manufacture.

Land Forces Sub Comm. A.C.
(H.M.I.A.) R.O.M.B.
MB/20/33

10 May 1946

MINISTRY OF WAR.

With reference to your letter 27000/IM of 7 April which has been referred to us for advice.

It is fully agreed that a co-ordinating technical office be established to superintend the repair of the above in the Divisions, the supply and allocation of spare parts, and the arrangement of contracts. This office should be separate from the OARE but should be sited at BOLTON, so that the Divisions and the OARE are fairly treated. All spares obtained from outside sources for these vehicles should pass through the M.F. Spares Depot of the OARE, distribution being controlled by the above co-ordinating office.

It is most strongly urged that contracts be placed with experienced civilian firms with the utmost speed (if this has not already been done), the above office co-ordinating the needs of the Divisions and the OARE.

At the same time this office as a branch of the Ministry of War should be charged with the revision of regulations affecting the care and repair of vehicles and should issue such orders through the Ministry, so that the regulations would command strict obedience by the units.

However it is not agreed that engines should be repaired in the Arsenals at TURIN and FIAT for the following reasons :-

- (a) The Arsenals are not equipped for re-boring cylinder blocks lacking the necessary number of machines of the right type. For the same reason they are not equipped for grinding crankshafts. In addition they lack the technical knowledge regarding the mounting of the cylinder blocks before boring them.
- (b) The workmen are not conversant with automobile work (one foreman could not differentiate between the clutch pedal and the brake pedal in the cab of a vehicle; another foreman did not know at what part of the cylinder bore measurements should be made to determine the amount of wear; another foreman did not understand the importance of checking the convergence of the front wheels of a vehicle).
- (c) The building allotted for engine repair and vehicle repair at present are unsuitable and badly organised.

It is therefore felt that engine repair and vehicle repair in ^{Italy} ~~Arsenals~~ will be slow, expensive, and produce unsatisfactory results; and will therefore be a waste of money and material.

of spare parts, and the arrangement of the divisions and the separate from the CARE but should be sited at BOLIGATA, so that the divisions and the CARE are fairly treated. All spares obtained from outside sources for these vehicles should pass through the H.T. Spares Depot of the CARE, distribution being controlled by the above co-ordinating office.

It is most strongly urged that contracts be placed with experienced civilian firms with the utmost speed (if this has not already been done), the above office co-ordinating the needs of the Divisions and the CARE.

At the same time this office as a branch of the Ministry of War should be charged with the revision of regulations affecting the care and repair of vehicles and should issue such orders through the Ministry, so that the regulations would command strict obedience by the units.

However it is not agreed that engines should be repaired in the Arsenals at TURIN and PIACENZA for the following reasons :-

- (a) The Arsenals are not equipped for reboring cylinder blocks lacking the necessary number of machines of the right type. For the same reason they are not equipped for grinding crankshafts. In addition they lack the technical knowledge regarding the mounting of the cylinder blocks before boring them.
- (b) The workmen are not conversant with automobile work (one foreman could not differentiate between the clutch pedal and the brake pedal in the cab of a vehicle; another foreman did not know at what part of the cylinder bore measurements should be made to determine the amount of wear; another foreman did not understand the importance of checking the convergence of the front wheels of a vehicle).
- (c) The building allotted for engine repair and vehicle repair at present are unsuitable and badly organised.

It is therefore felt that engine repair and vehicle repair in Arsenals will be slow, expensive, and produce unsatisfactory results; and will therefore be a waste of money and material.

Sgd. A. BURN.
Lt. Col.
A.D.M.S.
M.M.F.A.

Copy to :- 'C'.
RMS 1, 3, 4, 6, 12 RUs.
Spares (2)

COPY

TRANSLATION

MINISTERO DELLA GUERRA
DIREZIONE GENERALE ARTIGLIERIA E MOBILIZZAZIONE
Divisione Motorista - Sez. 2.

No 27000/III

Roma, 7 April 1946.

Subject :- Repair of services of spares & tyres for vehs of Allied makes.

To :- HQ. " LERNAIO " Inf Div.

Uff. Automobiliistica

and for information :

To the Cabinet - Section IV.

S.M.R.E. - Uff. Servizi

" " Ordine

HQ " CREMONA " Inf Div

" " " " " "

" " " " " "

" " " " " "

Comando Scuola Generale Militare

Comando Militare Terr. le Dir. Rip. Auto

" " " " " "

" " " " " "

" " " " " "

" " " " " "

" " " " " "

All " Arsenale R.N.

Uff. Approvv. Auto R.E.

O.A.N.E.

6 Magazzino Ricambio Auto

" " " "

BERGAMO

NOVE

RORE

RORE

TORINO

LEVERO

VARESE

FIRENZE

CREMONA 41 ROMA

TORINO

GENOVA

MILANO

DOZZANO

FIRENZE

ROMA

TORINO

PIACENZA

TORINO

BOLOGNA

BOLOGNA

PIACENZA

1. A proposal is under consideration for the opening of a technical co-ordinating Office which will superintend the repairs of m/vehicles of Allied makes and the supply and allocation of spare parts.

2. While waiting for the opening of such an office it is essential to coordinate at once the repair of engine assemblies with well equipped civilian workshops and with the Arty Aarsenals of Turin and Piacenza, thus avoiding the possibility that the Divisiona address themselves to unknown firms with the consequent danger of unscrupulous execution of the work and high prices.

3. You will therefore have the duty to organise, coordinate and control the execution of such work in order to make it noticeably uniform at first and then regular and methodical according to a clear procedure.

4. First of all you will urgently visit and make selection of the principal m/vehicles repair shops in the military territory of each Division and neighbourhood.

The Turin and Piacenza Aarsenals will be given priority in the work.

5. As a rule each workshop will have to specialise in the repair of one type of engine or two types at most.

6. You will have to establish a scale of charges with each shop with regard to labour and the invoice of spare and other material.

- 2 -

9. For the details that are not yet being entrusted O.A.P.R. of Bologna will get the drawing from the original pieces and constructional accessories and will appoint the Arsenal and suitable firms for mass production and just quotations.
10. As the agreements with the Arty Arsenal and civilian firms will gradually be concluded, the Divisions will send them at once the engine assemblies to be repaired, or draw the spares and other material they may need saying the agreed price.
11. This Ministry is already in possession of a list of civilian firms for the execution of repairs, and other firms already manufacturing some types of spares for the Allies. We are sending you this information under separate cover and we shall write to you again as new information reaches us.
12. Each Inf Div. will not centralise more than 50 efficient engines of various types. The others will be sent, after repairs, to O.A.P.R. stores, which will successively supply them against delivery of the same number of inefficient ones.
13. The newly opened office will take up more freely (as it will not be tied up to any Hq.) the organisation of engine assemblies repairs and other complete assemblies and parts (dynamics, starter motors, coils, batteries etc.) and their consequent distribution, thus freeing the Divisions of the heavy task of dealing with civilian firms.
14. When the organisation of the 6 Spares Depot is completed, the Divisions will address themselves direct to it, drawing up the indent according to the enclosed form.
- If the above depot did not happen to have some spares of other material, the Divisions will be authorised to buy them at the most economical price from civilian firms within the limits established by the administrative rules now in force.
15. For the tyres of Allied manufacture a store will be opened at the O.A.P.R.
- For the maintenance, supply, book keeping, transfer and distribution, the same rules contained in circulars 19400 - 15/3/1945 and 2800 - 5/12/1945 will apply.

Sgd. P. Minister
Procedi (Gen).

3453

CG.

ME/33/91
 COMANDO DIVISIONE DI FANTERIA "BERGAMO"
 Ufficio Automobilistico

ME/33/30

N°07/3619 di prot.

Bergamo, 11 15 giugno 1946.-

OGGETTO: Revisione motori.

ALL'A.D.M.E. - H.Q.L.A.N.D. FORCES
 SUB Commission (MMIA)

Reme.

R O M A

- *****
- 1) Per doverosa informazione, partecipo che, per ora, con due officine di Bergamo ho concordato la revisione generale dei motori.
 Essa viene eseguita con l'osservanza delle norme contenute nel tariffario e nella lettera che allego in copia.
 - 2) Allego copia del tariffario concordato con le due Ditte.

IL MAGGIORE CAPO UFFICIO AUTO
 INCARICATO DAL M.G.
 (Pietro Catalano)



[Handwritten signature]

Spontale

*price lists submitted by firms
 Bergamo - for auto repairs*

25/6 3452

*Regol.
 25 June*

3451

T A F I F F A R I OREVISIONE MOTORI TIPI ALLEATI

(Offerta impegnativa della Ditta *Auto officina. Resp. Alberto. Bergamo*
verso l'Autorità Militare italiana)

via G. B.
Tel. 33-44

EDIZIONE: Aprile 1944

IL CAPO UFFICIO
(Magg. P. Catalano)

[Handwritten signature]

*auto officina
Resp. Alberto
Bergamo via G. B. Moroni 6
tel. 33-44 - Resp. Alberto -*

3451

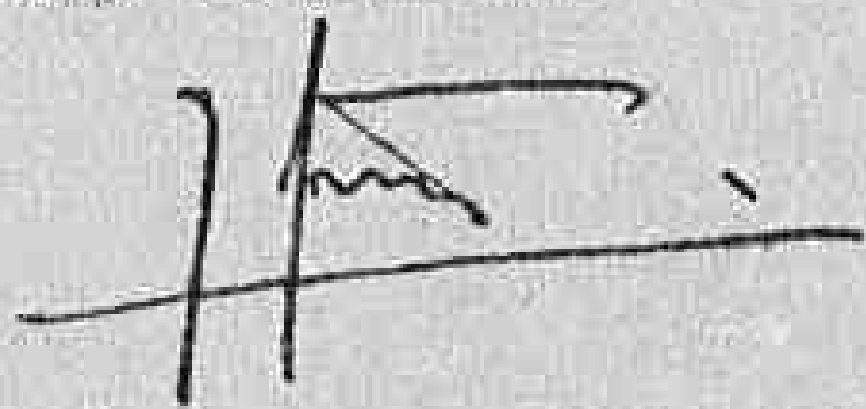
T A B E L L A R I ONE MOTORI TIPI ALLEATI

mativa della Ditta *Autofficina Alberto Nespola Bergamo*
 (Armata Militare italiana)

*via G. B. Moroni 66
 Telef. 33-41*

E D I Z I O N E : A p r i l e 1946.

IL CAPO UFFICIO
 (Magg. P. Catalano)



*auto officina
 Nespola Alberto
 Bergamo via G. B. Moroni 66
 Nespola Alberto -*



3450

La revisione del motore viene effettuata dalla officina assecuratrice con la base delle seguenti norme:

1. All'atto della consegna del motore - che risulterà da apposito verbale in contraddittorio - la ditta eseguirà soltanto i lavori descritti nella Parte I - a.1) comma b) e c), del tariffario. Avverrà poi l'ufficiale preposto al controllo delle azioni esterne per l'accertamento in contraddittorio dei lavori da eseguire e dei materiali da sostituire.-
2. Il prezzo determinato per la revisione del motore è comprensivo - oltre che del lavoro d'opera - anche di una quota convenzionale a copertura delle spese sia per i ricambi (di valore uguale o inferiore a lire 25) sia per materie di consumo, le quali - pertanto - restano a carico dell'officina.
3. Consegna e ritiro dei motori saranno a carico dell'Amministrazione Militare.-
4. I carburanti e lubrificanti per il lavaggio e le prove di rodaggio e collaudo non essere forniti dall'Amministrazione Militare, se richiesto dalla Ditta, in misura non superiore a quanto precisato in calce alle presenti norme per ciascun tipo di motore e addebitati alla ditta stessa al prezzo di assegnazione mediante diffidanda dalla fattura.-
5. Rodaggio - Smontaggio e rimontaggio
 - a) Il motore appena assemblato verrà montato sul banco per il rodaggio;
 - b) Il rodaggio dovrà avere una durata minima di 90' durante il quale il motore fatto girare a vuoto ad una velocità di circa 500 giri al minuto primo allinearlo con carburante contenente una forte dose di olio incombustibile e - in seguito - con una miscela di ottimo olio fluido misto a petrolio in ragione del 10% di petrolio e 85% di olio;
 - c) Dopo questo primo periodo di funzionamento, il rodaggio verrà proseguito per 30' tenendo presente che il regime di giri dovrà essere gradualmente aumentato fino a raggiungere, a fine prova, una velocità pari a circa 2/3 del regime corrispondente alla potenza massima;
 - d) Al rodaggio terminato il motore verrà smontato per il controllo dei piani di contatto e quindi rimontato.

3450

zione del motore vie e effettuata dalla officina assuntoria con la osservanza
delle presenti norme:

to della consegna del motore - che risulterà da apposito verbale in contraddi-
- la ditta eseguirà soltanto i lavori descritti nella Parte I - n.1 comma a),
, del tariffario. Avvertirà poi l'ufficiale preposto al controllo delle lavora-
esterne per l'accertamento in contraddittorio dei lavori da eseguire e delle par-
sostituire.-

zzo determinato per la revisione del motore è comprensivo - oltre che della ma-
pera - anche di una quota convenzionale a copertura delle spese sia per parti
ambio (di valore uguale o inferiore a lire 25) sia per materie di consumo impie-
e quali - pertanto - restano a carico dell'officina.

na e riviro dei motori saranno a carico dell'Amministrazione Militare.-
uranti e lubrificanti per il lavaggio e le prove di rodaggio e collaudo petran-
e forniti dall'Amministrazione Militare, se richiesto dalla Ditta, in misura
superiore a quanto precisato in calce alle presenti norme per ciascun tipo di mo-
addebitati alla ditta stessa al prezzo di assegnazione mediante diffalcazione
fattura.-

io - Smontaggio e rimontaggio

motore appena assemblato verrà montato sul banco per il rodaggio;
rodaggio dovrà avere una durata minima di 90' durante il quale il motore verrà
far girare a vuoto ad una velocità di circa 500 giri al minuto primo alimentan-
lo con carburante contenente una forte dose di olio incombustibile e - in difet-
- con una miscela di ottimo olio fluido misto a petrolio in ragione del 15% di
olio e 85% di olio;

po questo primo periodo di funzionamento, il rodaggio verrà proseguito per altri
tenendo presente che il regime di giri dovrà essere gradualmente aumentato si-
a raggiungerlo, a fine prova, una velocità pari a circa 2/3 del regime corrisp-
to alla potenza massima;

rodaggio terminato il motore verrà smontato per il controllo dei piani di contat-
e quindi rimontato.

Auto officina
Mussoli-Alento
Bergamo via S. B. Innamorati 56
Alto
Mussoli-Alento

6. Prova al banco

- a) Montato sul banco, il motore verrà messo in moto e fatto convenientemente girare a vuoto a circa 500 giri al minuto per il tempo che la ditta crederà opportuno;
- b) Successivamente verrà aumentata gradualmente l'apertura della valvola a farfalla del carburatore, fino a che il motore non avrà raggiunto la velocità massima di regime. Indi verrà caricato gradualmente, aumentando il carico di mano in mano che il motore tenderà a sorpassare tale velocità;
- c) Il motore raggiunto il carico massimo (dovrà aver comunque girato per un periodo di tempo non inferiore ai 105' dall'inizio di questa prova) verrà mantenuto a regime di potenza massima per 15', facendogli aspirare olio dal carburatore.

7. Per i motori ai quali vengono rettificati i cilindri e l'albero a gomiti, sul monoblocco, in posizione opportuna e ben visibile, l'officina opporrà una targhetta in metallo con l'entità rispettivamente della maggiorazione o minorazione, del seguente tenore: "Rettificato: Cilindri a.....r/m - Albero a.....r/m". Inoltre - in posto ben visibile - verrà dipinto con vernice rossa a smalto un rettangolo delle dimensioni di m/m 54x27 racchiudente due stelle affiancate del diametro di 25 m/m ciascuna.

Poiché le stelle stanno ad indicare nell'ordine l'avvenuta rettifica dei cilindri e dell'albero a gomiti, quando una di esse non ha avuto luogo, al posto delle stelle verrà dipinta una barretta orizzontale sempre in rosso, di m/m 25x2. Così, per la sola rettifica dei cilindri si avrà una stella seguita dalla barretta e per la rettifica del solo albero a gomiti si avrà una barretta seguita dalla stella.

8. I lavori e le parti di ricambio eventualmente non compresi nel presente tariffario, verranno preventivamente concordati - su richiesta della Ditta - con l'Autorità Militare competente.
9. La Ditta assumtrice si impegna ad approvvigionarsi dei particolari occorrenti per l'esecuzione delle riparazioni, presso le fabbriche di fiducia che verranno di volta in volta indicate dall'Autorità Militare. Si impegna inoltre ad acquistare da tali fonti gli anzi detti particolari ai prezzi stabiliti dalle predette fabbriche con l'Autorità Militare, maggiorandoli del 20...% a titolo di anticipazione a spese generali. E ciò senza pregiudizio.

543

stelle stanno ad indicare nell'ordine l'avvenuta rettifica dei cilindri e
a goniti. Quando una di esse non ha avuto luogo, al posto delle stelle verrà
barretta orizzontale sempre in rosso, di $\sqrt{n}$ 25x2. Così, per la sola retti-
ficazione dei cilindri si avrà una stella seguita dalla barretta e per la rettifica del solo
goniti si avrà una barretta seguita dalla stella.

La Conditrice si impegna ad approvvigionarsi dei particolari occorrenti per l'esecuzione delle riparazioni, presso le fabbriche di fiducia che verranno di volta in volta indicate dall'Autorità Militare. Si impegna inoltre ad acquistare da tali fonti gli enzimi necessari ai prezzi stabiliti dalle predette fabbriche con l'Autorità Militare, e ciò senza pregiudizio del 20...% a titolo di anticipazione ^{non imputabile} e spese generali. E ciò senza pregiudizio.

Auto Officina
Via del Alberto
Bergamo via S. Maria 16
1/10 - Aut. Aut. 11040-

*dizio della fornitura diretta da parte dell'Autorità Militare degli aiuti necessari.

CARBURANTI E LUBRIFICANTI DA SOMMINISTRARE DALL'AUT. MILITARE ITALIANA

Carburanti

T I P O D E L M O T O R E

e
Lubrificanti
in litri.

	Dodge	Pontiac	Ford						
Petrolio									
litri	3	3	3						
Olio									
litri	3	3	3						
Grassia									
litri	15	15	30						

auto officina
Nespoli Alberto
Bergamo via G. B. Moroni 66
f.to Nespoli Alberto -

3448

[illegible]

Dodge	Bedford	Ford
3	3	3
3	3	3
25	25	30

- 3 -

auto officina
Nespoli Alberto
Bergamo via G. B. Moroni 66
f.to Nespoli Alberto -

NORME AGGIUNTIVE RELATIVE ALLA PROTEZIONE DEI MOTORI CHE VENGONO RISPEDITI INCASSATI

- 1.- Allo scopo di preservare dalla ruggine le valvole, le guide per valvole e le canne dei cilindri dei motori da restituire incassati, l'officina provvederà alla loro lubrificazione interna nel seguente modo:
- a) Al termine della prova al banco e quando il motore sta ancora girando, verrà chiuso il rubinetto che interdice l'afflusso della benzina al carburatore e verrà versato lentamente olio HD 50 (C.I.P. 3) attraverso il foro di unione del collettore di aspirazione al filtro dell'aria, in modo che l'olio penetri nel motore attraverso le valvole di aspirazione sino a quando il motore si ferma;
 - b) A motore freddo e immediatamente prima di incassarlo per la spedizione in ciascun cilindro - attraverso i fori per le candele - verrà versato olio HD 50 (C.I.P. 3) nella seguente quantità:
 - (i) motori per veicoli di piccola cilindrata (Utility - Jeeps ecc.): grammi 28 per cilindro;
 - (ii) altri motori: grammi 42 per cilindro.
- 2.- A ciascun motore revisionato la Ditta applicherà un cartellino recante la seguente istruzione:
- "AVVISO IMPORTANTE"
- "Far girare a mano il motore per un pò di tempo con le candele rimosse ed esaminare il collettore di scarico onde accertare, prima di metterlo in moto, che non vi sia olio preservatore in quantità eccessiva.
- "Il non ottemperare a questa prescrizione può provocare, per effetto di un eventuale "incollamento" dei stantuffi nei cilindri, la rottura degli stessi o la deformazione delle bielle".-

3457

ATIVE RELATIVE ALLA PROTEZIONE DEI MOTORI CHE VENGONO RISPEDITI INCASSATI

opo di preservare dalla ruggine le valvole, le guide per valvole e le can-
cilindri dei motori da restituire incassati, l'officina provvederà alla lo-
ficazione interna nel seguente modo:

sine della prova al banco e quando il motore sta ancora girando, verrà chiu-
rubinetto che interdice l'afflusso della benzina al carburatore e verrà
o lentamente olio HD 50 (C.I.P. 3) attraverso il foro di unione del collet-
di aspirazione al filtro dell'aria, in modo che l'olio penetri nel motore at-
so le valvole di aspirazione sino a quando il motore si ferma;
re freddo e immediatamente prima di incassarlo per la spedizione in cia-
cilindro - attraverso i fori per le candele - verrà versato olio HD 50 (C.
) nella seguente quantità:

motori per veicoli di piccola cilindrata (Utility - Jeeps ecc.): grammi
8 per cilindro;

altri motori: grammi 42 per cilindro.

un motore revisionato la Ditta applicherà un cartellino recante la seguen-
zione:

"AVVISO IMPORTANTE"

are a mano il motore per un pò di tempo con le candele rimosse ed esamina-
ollettore di scarico onde accertare, prima di metterlo in moto, che non vi
o preservatore in quantità eccessiva.

ottemperare a questa prescrizione può provocare, per effetto di un eventua-
ollamento" dei stantuffi nei cilindri, la rottura degli stessi o la defor-
delle bielle".-

Auto Officina
Napoli: Alberto
Bergamo via S. B. Moretti 66
F. 1/10 - Napoli: Alberto.

PARTE II - TRATTAMENTO PER LAO.I

DESIGNAZIONE PER LAO.I

Circ.

Jedge Bedford Gold

1. - COMPRESO:

- a) - Smontaggio o imballaggio del motore, oppure stacco e riattacco dal veicolo;
- b) - Smontaggio in tutti i suoi particolari e lavaggio di ciascuno di essi;
- c) - Determinazione dei limiti di usura delle singole parti;
- d) - Riparazione richiesta dalle parti smontate in quanto riparabili;
- e) - Sostituzione delle parti non suscettibili di riparazione;
- f) - Lucidatura dei cilindri;
- g) - Rettifica sedi valvole;
- h) - Rettifica valvole;
- i) - Revisione pompa AC - Acqua e olio;
- l) - Rodaggio ~~albero~~;
- m) - Smontaggio dopo il rodaggio per il controllo dei piani di contatto;
- n) - Smontaggio e prova ai banci;
- o) - Verniciatura del gruppo;

3800 3800 3800

600 : 600 600
 285 285 285
 265 265 265
 150 150

3000 3000 3000

LAVORI AGGIUNTIVI:

- 2. - Rettifica e lucidatura dei cilindri;
- 3. - Rettifica albero a gomiti (mediante rettificatrice e non a mano).
- 4. - Rigenerazione cuscinetti di banco con relativa tornitura e alesaggio.

1500 1500 1500

2100 2100 2100

1850 3850 3850

PARCO 1 - PRELIMINARI DEL LAVORO

DEFINIZIONE DEL LAVORO

INDICE:

Smontaggio e imballaggio del motore, oppure stacco e riattacco del veicolo;
 Montaggio in tutti i suoi particolari e lavaggio di ciascuno di essi;
 Determinazione dei limiti di usura delle singole parti;
 Riparazione richiesta dalle parti smontate in quanto riparabili;
 Sostituzione delle parti non suscettibili di riparazione;
 Saldatura dei cilindri;
 Rettifica sedi valvole;
 Rettifica valvole;
 Revisione pompa AC - Acqua e olio;
 Rodaggio ~~motore~~;
 Montaggio dopo il rodaggio per il controllo dei piani di contatto;
 Montaggio e prova al banco;
 Verniciatura del gruppo;

Dodge Bedford Ford

3800	3800	3800
600	600	600
285	285	285
265	265	265
150	150	
3000	3000	3000

ACQUISTI:

Slick e lucidatura dei cilindri;
 Slick albero e gomiti (mediante rettificatrice e non a mano).
 Sostituzione cuscinetti di banco con relativa lustratura e alesaggio.

1500	1500	1500
2100	2100	2100
3850	3850	3850

Auto Officina
 Ne spoli Alberto
 Bergamo via G.B. Moroni 66
 Tel. - Ne spoli Alberto

(See also Part 1)

Model
Date

DETAIL LIST OF PARTS

Dodge Bedford Ford

3445

5.	Regeneratore e suoi attli di biella con relativa tornitura e alesaggio.	3000	3000	3000
6.	Tornitura e alesaggio cuscinetti di banco.	400	400	400
7.	Tornitura e alesaggio cuscinetti di biella.	300	300	300
8.	Rettifico poggia disco frizione.	200	200	200
9.	Piallatura testata.	400	400	400
10.	Levigatura piano cilindri.	400	400	400
11.	Rettifica eccentrica alle 3 distribuzioni.	600	600	600
12.	Rettifica disco frizione.	200	200	200

(Se. 100 Parte 1)

DISTRIBUZIONE DEL LAVORO

Sodpe Bedford Ford

3/4 45

enervazione e nei otti di biella con rela-
 a tornitura e alesaggio.
 nitura e alesaggio e scorrimento di banco.
 nitura e alesaggio e scorrimento di biella.
 tifica poggia disco frizione.
 ilazione rotata.
 agatura pieno cilindri.
 tifica eccentrico albero distribuzione.
 tifica disco frizione.

3000	3000	3000
400	400	400
300	300	300
200	200	200
400	400	400
400	400	400
600	600	600
200	200	200

Auto Officina
 Nespoli Alberto
 Bergamo via S. B. 10000 55.
 1/4 - Nespoli Alberto

PARTE II - TARIFFARIO PER RICAMBI EVENTUALMENTE FORNITI

Indi	DESCRIZIONE DELLE PARTI	Prezzi unitari		
		<i>Sodge</i>	<i>Redford</i>	<i>Ford</i>
1	Stantuffo per motore (<i>Borgo alloyd-ks</i>)	1650	1660	1660
2	Anello per stantuffo	140	140	140
3	Anello raschia-olio per stantuffo	160	160	160
4	Spinotto	150	150	150
5	Biella	400	400	400
6	Guarnitura per testa cilindri	900	900	900
7	Serie completa di guarniture per motore (esclusa testa)	900	900	900
8	Pignone per comando distribuzione	3600	3600	3600
9	Ingranaggio per comando distribuzione	800	800	800
10	Catena per comando distribuzione	400	400	400
11	Cuscinetto di banco	300	300	300
12	Cuscinetto di biella	300	300	300
13	Valvola di aspirazione	300	300	300
14	Valvola di scarico	150	150	150
15	Guida della valvola	90	90	90
16	Sede della valvola	40	40	40
17	Molla per valvola	50	50	50
18	Anello premi-stoppa pompa acqua	65	65	65
19	Boccia	85	85	85
20	Prigioniero	200	200	200
21	Membrana per pompa AC	1100	1100	1100
22	Cinghia per comando ventilatore	120	120	120
23	Bulloni biella			

354

Auto Officina
Respoli Alberto
Bergamo via Garibaldi 65.
Auto - Respoli Alberto -

N°	Descrizione	Quantità	Unità	Per i tipi di macchine
24	Bulloni solano	140	cad.	per i tipi di macchine
25	Perforatori per piano solano	15	"	"
26	Disco frizione	3800	"	"
27	Coppo olio	200	"	"
28	Perforatori	250	"	"
29	Barile di olio frizione	120	"	"
30	Supranaggiopempe olio	280	"	"
31	Registrazione	320	"	"
32	Prodotto salvato	120	"	"
33	Bulloni registro frizione	180	"	"
34	Bulloni solano	240	"	"

	140	cad.	per	i	the	tipi	vi	machine
valued	15	"	"	"	"	"	"	"
	3800	"	"	"	"	"	"	"
	200	"	"	"	"	"	"	"
	250	"	"	"	"	"	"	"
	120	"	"	"	"	"	"	"
	280	"	"	"	"	"	"	"
	320	"	"	"	"	"	"	"
	120	"	"	"	"	"	"	"
	180	"	"	"	"	"	"	"
	210	"	"	"	"	"	"	"

3443

T A B E L L A R I OREVISIONE MOTORI TIPI ALLEATI

(Offerta impegnativa della Ditta *Bras e Sarnelli*.....
verso l'Autorità Militare italiana) *Paqueto Mella (Bras e Sarnelli Cumana)*

E D I Z I O N E : Aprile 1944

IL CAPO UFFICIO
Magg. P. Catalano

[Signature]

Per cui segue
Ufficio Meccanica

Bras - va
Ho - 6 Bras -

3443

T A B E L L A R I OIONE MOTORI TIPI ALLEATI

Impegnativa della Ditta *Drappa e Versalli*.....
 Autorità Militare italiana) *Agosto Mella (Drappa, Brescia Cumano)*

E D I Z I O N E : Aprile 1945.

Per cui segue
 Officina meccanica

Bra - va
 7to - 6 Bra - va

IL CAPO UFFICIO

(Magg. D. Catalano)



La revisione del motore viene effettuata dall'officina assuntoria con la osservanza delle seguenti norme:

1. All'atto della consegna del motore - che risulterà da apposito verbale in contraddittorio - la ditta eseguirà soltanto i lavori descritti nella Parte I - n.1 come a), b) e c), del tariffario. Avverrà poi l'ufficiale preposto al controllo delle lavorazioni esterne per l'accertamento in contraddittorio dei lavori da eseguire e delle parti da sostituire.-
2. Il prezzo determinato per la revisione del motore è comprensivo - oltre che della mano d'opera - anche di una quota convenzionale a copertura delle spese sia per parti di ricambio (di valore uguale o inferiore a lire 25) sia per materie di consumo impiegate, le quali - pertanto - restano a carico dell'officina.
3. Consegna e ritiro dei motori saranno a carico dell'Amministrazione Militare.-
4. I carburanti e lubrificanti per il lavaggio e le prove di rodaggio e collaudo potranno essere forniti dall'Amministrazione Militare, se richiesto dalla Ditta, in misura non superiore a quanto precisato in calce alle presenti norme per ciascun tipo di motore e addebitati alla ditta stessa al prezzo di assegnazione mediante diffalcazione dalla fattura.-
5. Rodaggio - Smontaggio e rimontaggio
 - a) Il motore appena approdato verrà montato sul banco per il rodaggio;
 - b) Il rodaggio dovrà avere una durata minima di 90' durante il quale il motore verrà fatto girare a vuoto ad una velocità di circa 500 giri al minuto primo alimentandolo con carburante contenente una forte dose di olio incombustibile o - in difetto - con una miscela di olio e petrolio in ragione del 15% di petrolio e 85% di olio;
 - c) Dopo questo primo periodo di funzionamento, il rodaggio verrà proseguito per altri 30' tenendo presente che il regime di giri dovrà essere gradualmente aumentato sino a raggiungere, a fine prova, una velocità pari a circa 2/3 del regime corrispondente alla potenza massima;
 - d) A rodaggio ultimato il motore verrà smontato per il controllo dei piani di contatto e quindi rimontato.

motore viene effettuata dalla officina annessa con la osservanza
 insegna del motore - che risulterà da apposito verbale in cui traddi-
 eseguirà soltanto i lavori descritti nella Parte I - n.1 comma a),
 l'Avversario per l'ufficiale preposto al controllo delle lavora-
 l'accertamento in contraddittorio dei lavori da eseguire e delle par-

mato per la revisione del motore è comprensivo - oltre che della na-
 e di una quota convenzionale a copertura delle spese sia per parti
 valore uguale o inferiore a lire 25) sia per materie di consumo imple-
 pertanto - restano a carico dell'officina.

dei motori saranno a carico dell'A. Amministrazione Militare.-
 verificanti per il lavaggio e le prove di rodaggio e collaudo petran-
 dall'A. Amministrazione Militare, se richiesto dalla Ditta, in misura
 quanto precisato in calce alle presenti norme per ciascun tipo di mo-
 alla ditta stessa al prezzo di assegnazione mediante diffalcazione

Prova di rodaggio e riprova

una apposita vettura montata sul banco per il rodaggio;
 dovrà avere una durata minima di 90' durante il quale il motore verrà
 a vuoto ad una velocità di circa 500 giri al minuto primo allentando
 durante costantemente una forte dose di olio combustibile o - in difet-
 miscela di olio e liquido misto a petrolio in ragione del 15% di
 di olio;

primo periodo di funzionamento, il rodaggio verrà proseguito per altri
 presente che il regime di giri dovrà essere gradualmente aumentato si-
 che, a fine prova, una velocità pari a circa 2/3 del regime correspon-
 tenza massima;

terminato il motore verrà smontato per il controllo dei piani di contatt-
 montato.

*Officina Meccanica
 Bra-Vr
 Ho-B Bragg-*

6. Prova al banco

- a) Portato sul banco, il motore verrà messo in moto e fatto convenientemente girare vuoto a circa 500 giri al minuto per il tempo che la ditta crederà opportuno;
- b) Successivamente verrà aumentata gradualmente l'apertura della valvola ^{MANIFAL} del carburatore, fino a che il motore non avrà raggiunto la velocità massima di regime. Indi verrà caricato gradualmente, aumentando il carico di mano in mano il motore tenderà a sorpassare tale velocità;
- c) Il motore raggiunto il carico massimo (dovrà aver comunque girato per un periodo tempo non inferiore ai 105' dall'inizio di questa prova) verrà mantenuto a regime di potenza massima per 15', facendogli aspirare olio dal carburatore.

7. Per i motori ai quali vengono rettificati i cilindri e l'albero a gomiti, sul mono blocco, in posizione opportuna e ben visibile, l'officina coprirà una targhetta in metallo con l'entità rispettivamente della maggiorazione e minorazione, del seguente tenore: "Rettificato: Cilindri a.....m/m - Albero a.....m/m". Inoltre - in posto ben visibile - verrà dipinto con vernice rossa a smalto un rettangolo delle dimensioni di m/m 54x27 racchiudente due stelle affiancate del diametro di 25 m/m ciascuna.

Poiché le stelle stanno ad indicare nell'ordine l'avvenuta rettifica dei cilindri dell'albero a gomiti, quando una di esse non ha avuto luogo, al posto delle stelle dipinta una barretta orizzontale sempre in rosso, di m/m 25x2. Così, per la sola rettifica dei cilindri si avrà una stella seguita dalla barretta e per la rettifica dell'albero a gomiti si avrà una barretta seguita dalla stella.

8. I lavori e le parti di ricambio eventualmente non compresi nel presente tariffario saranno preventivamente concordati - su richiesta della Ditta - con l'Autorità Militare competente.
9. La Ditta assuntrice si impegna ad approvvigionarsi dei particolari occorrenti per l'esecuzione delle riparazioni, presso le fabbriche di fiducia che verranno di volta in volta indicate dall'Autorità Militare. Si impegna inoltre ad acquistare da tali fonti i detti particolari ai propri stabilimenti dalle predette fabbriche con l'Autorità Militare, a titolo di anticipazione a spese generali. E ciò senza maggiorazioni del 20%.

banco
 e dal banco, il motore verrà messo in moto e fatto convenientemente girare a
 circa 500 giri al minuto per il tempo che la ditta credet, appogno;
 la valvola verrà aumentata gradualmente l'apertura della valvola di
 carburatore, fino a che il motore non avrà raggiunto la velocità massima di
 . Indi verrà caricato gradualmente, aumentando il carico di mano in mano che
 il motore tenderà a sorpassare tale velocità;
 il motore raggiunto il carico massimo (dovrà aver comunque girato per un periodo di
 non inferiore ai 105' dall'inizio di questa prova) verrà mantenuto a regime
 senza massima per 10', facendogli aspirare olio dal carburatore.

Per ai quali vengono rettificati i cilindri e l'albero a gomiti, sul mono-
 posizione opportuna e ben visibile, l'cilicina opporrà una targhetta in
 con l'entità rispettivamente della maggiorazione e minorazione, del seguente
 "Rettificato: Cilindri a.....m/m - Albero a.....m/m". Inoltre - in
 visibile - verrà dipinto con vernice rossa a smalto un rettangolo delle
 di m/m 54x27 racchiudente due stelle affiancate del diametro di 25 m/m

Le stelle stanno ad indicare nell'ordine l'avvenuta rettifica dei cilindri e
 l'albero a gomiti, quando una di esse non ha avuto luogo, al posto delle stelle verrà
 una barretta orizzontale sempre in rosso, di m/m 25x2. Così, per la sola retti-
 cilindri si avrà una stella seguita dalla barretta e per la rettifica del solo
 gomiti si avrà una barretta seguita dalla stella.

Le parti di ricambio eventualmente non compresi nel presente tariffario, ver-
 eventualmente concordati - su richiesta della Ditta - con l'Autorità Militare

La Ditta si impegna ad approvvigionarsi dei particolari occorrenti per l'ese-
 delle riparazioni, presso le fabbriche di fiducia che verranno di volta in volta
 dall'Autorità Militare. Si impegna inoltre ad acquistare da tali fonti gli anzi
 particolari ai prezzi stabiliti dalle predette fabbriche con l'Autorità Militare,
 esclusi del 20% a titolo di anticipazione e spese generali. E ciò senza pregiu-

Officina Meccanica
 Brava Sa
 No 271 Braga-

2341
 ditta della fornitura diretta da parte dell'Autorità Militare dei ricambi necessari. -
 CARBURANTI E LUBRIFICANTI DA SOMMINISTRARE DELL'ARMATA SPAGNOLA MILITARE ITALIANA

Carburanti

T I P O D E L M O D O R E

e
 Lubrificanti
 in litri.

	Jeep	Sledge	Chrysler	Busch	Ford sv.
Petronio	3	3	3	3	3
Slto	2	3	3	3	3
Benetton	20	25	25	25	30

3441

cura diretta da parte dell'Autorità Militare degli scambi necessari. --
 CERTIFICATE DA SOLI ISIRATE DELL'AMMINISTRAZIONE MILITARE ITALIANA

TIPO DEL MOTORE

Jeep	Sledge	Chevrolt	Bradford	Ford Lu.
3	3	3	3	3
2	3	3	3	3
20	25	25	25	30

Officina meccanica
 Bra-va
 110-77. Bra-va

NOTIE AGGIUNTIVE RELATIVE ALLA PROTEZIONE DEI MOTORI CHE VENGONO RISPEDITI INCASSATI

- 1.- Allo scopo di preservare dalla ruggine le valvole, le guide per valvole e le canne dei cilindri dei motori da restituire incassati, l'officina provvederà alla loro lubrificazione interna nel seguente modo:
- a) Al termine della prova al banco e quando il motore sta ancora girando, verrà chiuso il rubinetto che interdice l'afflusso della benzina al carburatore e verrà versato lentamente olio HD 50 (C.I.P. 3) attraverso il foro di unione del collettore di aspirazione al filtro dell'aria, in modo che l'olio penetri nel motore attraverso le valvole di aspirazione sino a quando il motore si ferma;
 - b) A motore freddo e immediatamente prima di incassarlo per la spedizione in ciascun cilindro - attraverso i fori per le candele - verrà versato olio HD 50 (C.I.P. 3) nella seguente quantità:
 - (i) motori per veicoli di piccola cilindrata (Utility - Jeeps ecc.): grammi 28 per cilindro;
 - (ii) altri motori: grammi 42 per cilindro.
- 2.- A ciascun motore revisionato la Ditta applicherà un cartellino recante la seguente istruzione:
- "AVVISO IMPORTANTE"**
- "Far girare a mano il motore per un po' di tempo con le candele rimosse ed esaminare il collettore di scarico onde accertare, prima di metterlo in moto, che non vi sia olio preservatore in quantità eccessiva.
- "Il non ottemperare a questa prescrizione può provocare, per effetto di un eventuale "incollamento" dei stantuffi nei cilindri, la rottura degli stessi o la deformazione delle bielle".-

0340

AGGIUNTIVE RELATIVE ALLA PROTEZIONE DEI MOTORI CHE VENGOVO RISPEDITI INCASSATI

Lo scopo di preservare dalla ruggine le valvole, le guide per valvole e le cande-
dei cilindri dei motori da restituire incassati, l'officina provvederà alla lo-
lubrificazione interna nel seguente modo:

Al termine della prova al banco e quando il motore sta ancora girando, verrà chiu-
so il rubinetto che interdice l'afflusso della benzina al carburatore e verrà
versato lentamente olio HD 50 (C.I.P. 3) attraverso il foro di unione del collet-
tore di aspirazione al filtro dell'aria, in modo che l'olio penetri nel motore et-
traverso le valvole di aspirazione sino a quando il motore si ferma;

Il motore freddo e immediatamente prima di incassarlo per la spedizione in cia-
scun cilindro - attraverso i fori per le candele - verrà versato olio HD 50 (C.
I.P. 3) nella seguente quantità:

- i) motori per veicoli di piccola cilindrata (Utility - Jeeps ecc.): grammi
28 per cilindro;
- ii) altri motori: grammi 42 per cilindro.

Per ciascun motore revisionato la Ditta applicherà un cartellino recante la seguen-
te istruzione:

"AVVISO IMPORTANTE"

Prima di girare a mano il motore per un pò di tempo con le candele rimosse ed esamina-
re il collettore di scarico onde accertare, prima di metterlo in moto, che non vi
sia olio preservatore in quantità eccessiva.

Il non ottemperare a questa prescrizione può provocare, per effetto di un eventua-
le "incollamento" dei stantuffi nei cilindri, la rottura degli stessi o la defor-
mazione delle bielle".-

*Officina Meccanica
Bra-va
Ho-T. Braga.*

TARIFFA TO PER LA O.M.

DESIGNAZIONE DEL N. O.M.

Line

Jeep Dodge Chevrolet Ford

1.- COMPRENDE:

- a)- Sballaggio e imballaggio del motore, oppure stacco e riattacco dal veicolo;
- b)- Smontaggio in tutti i suoi particolari e lavaggio di ciascuno di essi;
- c)- Determinazione dei limiti di usura delle singole parti;
- d)- Riparazione richiesta dalle parti smontate in quanto riparabili;
- e)- Sostituzione delle parti non suscettibili di riparazione;
- f)- Lucidatura dei cilindri; *Jeep Dodge Chevrolet Ford*
250 280 280 280 320
- g)- Rettifica sedi valvole;
- h)- Rettifica valvole;
- i)- Revisione pompa AC - Acqua e olio;
- l)- Rodaggio a ~~2800~~ RPM;
- m)- Smontaggio dopo il rodaggio per il controllo dei piani di contatto;
- n)- Rimontaggio e prova al banco;
- o)- Verniciatura del gruppo;

5480 8100 8100 8100

LAVORI AGGIUNTIVI:

- 2.- Rettifica e lucidatura dei cilindri;
- 3.- Rettifica albero a gomiti (mediante rettificatrice e non a mano);
- 4.- Rigenerazione cuscinetti di banco con relativa tornitura e alesaggio.

1150 1500 1500 1500

1500 2100 2100 2100

2600 3000 3000 3000

PREZZI - TARIFFARIO PER LAVORI

DESCRIZIONE DEI LAVORI

Jeep Dodge Chevrolet Bedford Ford SW

3439

PREZZI:

- Sballaggio e imballaggio del motore, oppure stacco e riattacco del veicolo;
- Smontaggio in tutti i suoi particolari e lavaggio di ciascuno di essi;
- Determinazione dei limiti di usura delle singole parti;
- Riparazione richiesta dalle parti smontate in quanto riparabili;
- Sostituzione delle parti non suscettibili di riparazione;
- Lucidatura dei cilindri; *Jeep Dodge Chevrolet Bedford Ford SW*
230-280-280 280 320
- Rettifica sedi valvole;
- Rettifica valvole;
- Revisione pompa AC - Acqua e olio;
- Rodaggio e ~~rodaggio~~;
- Smontaggio dopo il rodaggio per il controllo dei piani di contatto;
- Rimontaggio e prova al banco;
- Verniciatura del gruppo;

5480 8100 8100 8100 8100

OPERE ACCESSORIE:

- Rettifica e lucidatura dei cilindri;
- Rettifica albero a gomiti (mediante rettificatrice e non a mano);
- Sostituzione cuscinetti di banco con relativa montatura e alesaggio;

1150 1500 1500 1500 1800

1500 2100 2100 2100 2300

2600 3000 3000 3000 3400

*Officina Meccanica
Bra-va
Ato-T. Braga-*

(S. 1000 1000 00)

		DISTRIBUTION				
		Boat	Boat	Boat	Boat	Boat
5.	Regenerazione e noi etni di biella con rela- tiva tornitura e alesaggio.	1400	2525	2525	2525	2 900
6.	Tornitura e alesaggio in acciaio a banco.	200	350	350	350	350
7.	Tornitura e alesaggio in acciaio a biella.	200	300	300	300	300
8.	Pettinica per la disco frizione.	200	200	200	200	200
9.	Aliaatura vestata.	350	400	400	400	400
10.	Levigatura piano cilindrico.	350	400	400	400	400
11.	Levigatura eccentrico albero distribuzione.					
12.	Pettinica disco frizione.	150	200	200	200	200

(Cognome Parte 1^)

DISPOSTIONE DEI DISCHI

Totale degli elementi Redford Ford S.M.

in, operazione e sciolimento di Biella con rela-

tiva tornitura e alesaggio.

Tornitura e alesaggio cuscinetti a banco.

Tornitura e alesaggio cuscinetti di Biella.

Rettifica porta disco frizione.

Pialla di testata.

Deviazione piano cilindri.

Rettifica eccentrica albero distribuzione.

Rettifica disco frizione.

	1700	2525	2525	2525	2900
	200	350	350	350	350
	200	300	300	300	300
	200	200	200	200	200
	350	400	400	400	400
	350	400	400	400	400
	300	200	200	200	200

Officina meccanica
Bra-va
Ho-77 Bra-va.

TARIFARIO PER RICAMBI INTERVALLARI

DESCRIZIONE DELLE PARTI	Prezzi unitari				
	Tief	Loepa	Phuadi	Phuadi	Phuadi
Stantuffo per motore	970	1400	1400	1400	1400
Anello per stantuffo					
Anello raschia-olio per stantuffo					
Spinotto					
Biella					
Guarnitura per testa cilindri	800	1000	1000	1000	1000
Serie completa di guarniture per motore (esclusa testa)	1500	1500	1500	1500	1500
Pignone per comando distribuzione	6500	6800	6800		
Ingranaggio per comando distribuzione					
Catena per comando distribuzione					
Cuscinetto di banco	900	900	900	900	900
Cuscinetto di biella	800	800	800	800	800
Valvola di aspirazione					
Valvola di scarico					
Guida della valvola	160	200	200	200	450
Sede della valvola	180	300	300	300	300
Ala per valvola	160	160	160	160	160
Anello premi-stoppa pompa acqua					
Boccola					
Prigioniero					
Membrana per pompa AC					
Cinghia per comando ventilatore					

PARTI DI RICAMBIO PER RICA...
 DESCRIZIONE DELLE PARTI

Prezzi unitari

Top *Soda* *Chianti* *Piedra* *Piedra*

ntufo per motore	970	1400	1400	1400	1400
lio per stantuffo					
lio raschia-olio per stantuffo					
netto					
lla					
cnitura per testa cilindri	800	1000	1000	1000	1000
le completa di guarniture per motore					
clusa testa)	1500	1500	1500	1500	1500
none per comando distribuzione					
ranaggia per comando distribuzione	6500	6800	6800		
ena per comando distribuzione					
cinetto di banco	900	900	900	900	900
cinetto di biella	800	800	800	800	800
vola di aspirazione					
vola di scarico					
do della valvola	160	200	200	200	450
e della valvola	250	300	300	300	300
la per valvola	160	160	160	160	160
lio premi-stoppa pompa acqua					
cola					
gioniero					
brana per pompa AC					
ghia per comando ventilatore					

Officina Meccanica
 - Barga -
 G. T. T. Barga.

TRANSLATION

FROM: N. of W.
TO : N.W.I.A.

REF: 2577/S

DATE: 4/6/46

SUBJECT: Repair Service organization for vehicles
of Allied make.

Reference your letter ME/20/23 dated 10/5/46

This S.W. realizes the vastness of the problem of repairs to vehicles of Allied make, and the necessity of regulating adequately the whole organization and control of the repairs.

We would point out, concerning the matter:-

- 1)- the advisability of not creating, for this reason, another independent organization, such as proposed by the General Director of Arty. and N.T., especially as there already exists the complete organization of the O.A.R.E. whose duty is to supervise the repairs of vehicles of Allied make. On the contrary, there is no objection that, (with the military personnel laid down on the W/E) an appropriate section, be formed at the O.A.R.E., posting there, some specialised officers who could be entrusted with the management and the inspection of work done by Infantry Divisions and civil firms.

- 2)- We do not think it at all advisable to encourage the unlimited manufacture of spare parts for Allied vehicles at civilian factories. This arrangement, besides being difficult to put into effect, is to be considered technically anti-economic and therefore not acceptable on account of the financial state of the budget.

Due to repair requirements and in order to ensure efficiency of vehicles of Allied make on issue, this S.W. must be able to depend upon the supply of spare parts from Allied sources. We consider that during this period of national competition, as far as production of spare parts is concerned, it must be limited to only those essential for small repairs to be carried out at

Reference your letter ME/20/23 dated 10/5/46

This S.M. realizes the vastness of the problem of repairs to vehicles of Allied make, and the necessity of regulating adequately the whole organization and control of the repairs.

We would point out, concerning the matter:-

- 1)- the advisability of not creating, for this reason, another independent organization, such as proposed by the General Direct of Arty. and N.T., especially as there already exists the complete organization of the O.A.R.E. whose duty is to supervise the repairs of vehicles of Allied make. On the contrary, there is no objection that, (with the military personnel laid down on the W/E) an appropriate section, be formed at the O.A.R.E., pesting there, some specialised officers who could be entrusted with the management and the inspection of work done by Infantry Divisions and civil firms.

- 2)- We do not think it at all advisable to encourage the unlimited manufacture of spare parts for Allied vehicles at civilian factories. This arrangement, besides being difficult to put into effect, is to be considered technically anti-economic and therefore not acceptable on account of the financial state of the budget.

Due to repair requirements and in order to ensure efficiency of vehicles of Allied make on issue, this S.M. must be able to depend upon the supply of spare parts from Allied sources. We consider that during this period of national competition, as far as production of spare parts is concerned, it must be limited to only those essential for small repairs to be carried out at divisional work/shops, and those liable to most use and wear.

- 3)- We also express ~~in future~~ the opinion that it would be convenient and necessary to follow, in future, the policy of gradually replacing, even at Inf. Divs., Allied made vehicles, and especially the general transport vehicles, with Italian made vehicles.

It should be understood however, that everything possible must be done to put and maintain in efficiency the Allied vehicles that are at present on issue, and which are of great value to the State. Concerning this matter we are confident that your ~~MMMA~~ will do its utmost to promote and obtain a further suitable allocations of spare parts in accordance with the number of

Sgd. LILUZZI

Allied vehicles on issue.

ma

Information 2.
 P. J. K. 1946
 27/6

MINISTERO DELLA GUERRA
 STATO MAGGIORE REGIO ESERCITO
 Ufficio Servizi - Sezione Auto

Revis

N. 6/ 2588 /S di prot.

Roma, li 4 giugno 1946

OGGETTO: Organizzazione servizio riparazioni autoveicoli di fabbricazione alleata.-



HER MAJESTY THE KING
 THE LAND FORCES SUB COMMISSION AG. (AMIA)

per conoscenza:

AL CABINETTO

ALLA DIREZIONE GEN. ARTIGLIERIA E MOTORIZZAZIONE

R O M A

S e d e

S e d e

Riferimento ^{due} foglio MB/20/23 data 10 maggio 1946.-

Questo S.M. si rende conto della vastità del problema relativo alla riparazione dei mezzi di fabbricazione alleata e della necessità di regolare ed ordinare adeguatamente tutta l'organizzazione ed il controllo delle riparazioni.

Si rappresenta tuttavia al riguardo:

1.-

La opportunità di non creare, per tale scopo, un ulteriore organo autonomo, quale quello proposto dalla Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione, soprattutto in considerazione che già esiste la complessa organizzazione dell'O.A.R.E. che ha il compito di sovrintendere alla riparazione dei mezzi di fabbricazione alleata. Nulla osta invece che, nell'ambito del personale militare previsto, sia costituita presso l'O.A.R.E. una apposita sezione, destinandovi alcuni ufficiali di particolare competenza a cui affidare mansioni direttive e funzioni ispettive, sia per quanto riflette le lavorazioni che si effettuano presso le Divisioni di Ftr. e sia per quelle che si effettuano presso ditte civili.

2.-

Non si reputa assolutamente conveniente di ^{prevedere} ~~prevedere~~ e, senza limiti, la fabbricazione dei ricambi per i mezzi alleati presso le officine civili. Tale provvedimento, oltre ad essere di difficile attuazione, è da considerarsi tecnicamente antieconomico e non conciliabile quindi con le disponibilità del bilancio.

Per le esigenze delle riparazioni e per assicurare l'effi-



ALLA LAND FORCES SUB COMMISSION AC. (MILIA)

R o m a

per conoscenza:

AL CABINETTO

S e d e

ALLA DIREZIONE GEN. ARTIGLIERIA E MOTORIZZAZIONE

S e d e

due
Riferimento foglio ME/20/23 data 10 maggio 1945.-

Questo S.M. si rende conto della vastità del problema relativo alla riparazione dei mezzi di fabbricazione alleata e della necessità di regolare ed ordinare adeguatamente tutta l'organizzazione ed il controllo delle riparazioni.

Si rappresenta tuttavia al riguardo:

1.-

La opportunità di non creare, per tale scopo, un ulteriore organo autonomo, quale quello proposto dalla Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione, soprattutto in considerazione che già esiste la complessa organizzazione dell'O.A.R.B. che ha il compito di sovrintendere alla riparazione dei mezzi di fabbricazione alleata. Nulla osta invece che, nell'ambito del personale militare previsto, sia costituita presso l'O.A.R.B. una apposita sezione, destinandovi alcuni ufficiali di particolare competenza a cui affidare mansioni direttive e funzioni ispettive, sia per quanto riguarda le lavorazioni che si effettuano presso le Divisioni di Ftr. e sia per quelle che si effettuano presso ditte civili.

2.-

Non si reputa assolutamente conveniente di ³⁴³⁶prevedere, senza limiti, la fabbricazione dei ricambi per i mezzi alleati presso le officine civili. Tale provvedimento, oltre ad essere di difficile attuazione, è da considerarsi tecnicamente antieconomico e non conciliabile quindi con le disponibilità del bilancio.

Per le esigenze delle riparazioni e per assicurare l'efficienza dei mezzi di fabbricazione alleata in distribuzione, questo S.M. deve fare, in massima parte, necessariamente affidamento sul rifornimento dei ricambi da fonte alleata. Si ritiene quindi che in

././.

tale campo il concorso dell'industria nazionale, per quanto riguarda la produzione dei ricambi, debba essere limitato ai soli particolari indispensabili per piccole riparazioni da effettuare presso le officine divisionali, per quelle parti ed accessori di maggior consumo e usura.

3.-

Si esprime altresì il pensiero che sia conveniente e necessario, a tutti gli effetti, perseguire per il futuro il criterio di sostituire gradualmente, anche presso le divisioni di fanteria, i mezzi di fabbricazione alleata, ed in particolare quelli di trasporto generale, con mezzi di fabbricazione italiana.

Ciò non toglie, ben s'intende, che tutto il possibile deve essere fatto per rimettere e mantenere in efficienza i mezzi alleati che attualmente sono in distribuzione e che costituiscono un ingente valore patrimoniale. Ed in tale intento si confida che codesta M.M.I.A. farà di tutto per promuovere ed ottenere un'adeguata ulteriore assegnazione di ~~materiali~~ ^{mezzi} di parti di ricambio, in relazione all'entità dei mezzi alleati in distribuzione.

IL GENERALE ADDETTO
Giorgio Liuzzi -



Spina

1000
7/6
17/6

Translation

ME/00/39

ME/20

(28)

MEMO CONCERNING THE ORGANISATION OF REPAIRS AND SPARE PARTS SUPPLY SERVICES FOR ALLIED TECHNICAL STORES ON ISSUE TO ITALIAN UNITS.

- I - The repair and spare parts supply service situation has been critical for some time due to organisation and executive reasons.

The organisation crisis is due to the existence of Italian units equipped, organised and working the same as allied units and therefore having no contact whatsoever with present Italian instructions. The executive crisis is essentially due to the sudden cessation of allied supplies and to the known difficulty of obtaining supplies from Italian sources in time.

- 2 - The General Artillery and M.T. Directorate of the Min. of War has already valued the nature of the present crisis in the above terms and has advisably decided to form a technical co-ordinating organisation of the above services making use of experienced and prepared personnel from among those who have for ~~XXXXX~~ some time been in contact with the officers in charge of the corresponding allied units (R.E.M.E. and "Ordnance")
- 3 - Concerning the repair service it is a question of also extending to other army units with allied materials on issue the present organisation and working instructions for Infantry Divisions of former Combat Groups and consequently ~~modification~~ *draw them up in code form*.
- 4 - Regarding the spares service (a problem substantially more complex) it is a question of:
- a) forming a new single organisation which co-ordinating and concentrating the service, has the gradual returns, exact and in time, of the requirements for each units and therefore ³⁴³⁵ view of the general situation which permits in every eventuality the exact valuation for the adoption of the measures necessary.

Regt. 5th Jun

- b) to form a single issue and supply centre with evident advantages of technical, organisation and administrative order, the latter understood as a concentration of the mangaging of stores.
- c) to make use again of unservicable stores returned by units.
- d) to form a checking department for the examination of requests forwarded by different units.
- e) to permit a suitable liason specially regarding technical problems - with the corresponding allied "Ordnance" services.
- f) to draw up a code of regulations for the organisation and working of spares stores ~~etc~~ as well as those concerning the issue of stores.

DAK

3434

Translated - Original I. Albert H. P. 1948

PRO-MEMORIA RELATIVO ALL'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI RIPARAZIONI E RIFORMAMENTO RICAMBI PER I MATERIALI TECNICI ALLEATI IN DISTRIEZIONE ALL'E UNITA' ITALIANE.

=====

1. La situazione dei servizi riparazione e rifornimento ricambi è da tempo critica per ragioni organizzative ed esecutive.

La crisi organizzativa è in relazione all'esistenza di Unità italiane equipaggiate, organizzate e funzionanti a somiglianza di quelle alleate e quindi non aventi alcun punto di contatto con la organizzazione previste dalle regolamentazioni italiana tuttora in vigore. -- La crisi esecutiva è essenzialmente in relazione alla sopravvenuta cessazione dei rifornimenti da parte alleata ed alla constatata difficoltà di realizzare tempestivamente il rifornimento da fonte italiana. --

2. La Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione del Ministero Guerra ha già valutato nei termini di cui sopra la natura della crisi in atto ed ha opportunamente diviso di realizzare un organo tecnico coordinatore dei servizi in oggetto adibendovi personale italiano esperto e preparato tra quello da tempo a contatto con i responsabili dei corrispondenti servizi alleati (R.E.M.E ed "ordnance"). --

3. Per il servizio riparazioni si tratta di estendere anche alle altre unità dell'Esercito, le norme organizzative e di funzionamento ^{dotate di una struttura alleata} in vigore presso le Divisioni di Fanteria ex-Gruppi di Combattimento e conseguentemente di codificarle.

4. Per il servizio ricambi (problema sostanzialmente più complesso) si tratta:

a) di realizzare un nuovo organismo unitario che coordinando ed accentrando il servizio, abbia la situazione graduale, precisa e

tempo critica per regioni organizzative ed esecutive.

La crisi organizzativa è in relazione all'esistenza di Unità italiane equipaggiate, organizzate e funzionanti a scoglienza di quelle alleate e quindi non aventi alcun punto di contatto con la organizzazione prevista dalla regolamentazione italiana tuttora in vigore. -- La crisi esecutiva è essenzialmente in relazione alla sopravvenuta cessazione dei rifornimenti da parte alleata ed alla constatata difficoltà di realizzare tempestivamente il rifornimento da fonte italiana. --

2. La Direzione Generale Artiglieria e Motorizzazione del Ministero Guerra ha già voluto nei termini di cui sopra la natura della crisi in atto ed ha opportunamente diviso di realizzare un organo tecnico coordinatore dei servizi in oggetto adibendovi personale italiano esperto e preparato tra quello da tempo a contatto con i responsabili dei corrispondenti servizi alleati (R.E.M.E ed "ordnance"). --

3. Per il servizio riparazioni si tratta di estendere anche alle altre unità dell'Esercito, ^{dotate di una struttura alleata} le norme organizzative e di funzionamento ³⁴³³ in vigore presso le Divisioni di Fanteria ex-Gruppi di Combattimento e conseguentemente di codificarle.

4. Per il servizio ricambi (problema sostanzialmente più complesso) si tratta:

a) di realizzare un nuovo organismo unitario che coordinando ed accentrando il servizio, abbia la situazione graduale, precisa e tempestiva delle esigenze delle singole Unità e quindi quella visione della situazione generale che consenta in ogni evenienza l'esatta valutazione per l'adozione dei necessari provvedimenti.

b) di costituire un unico centro di distribuzione ed approvvigionamento con evidenti vantaggi di ordine tecnico, organizzativo ed amministrativo, questi ultimi intesi come accentramento della

. 2 .

gestione materiali.

- c) di realizzare la riutilizzazione dei materiali fuori uso restituiti dalle Unità.
- d) di rappresentare organo di controllo per l'esame delle richieste provenienti dalle diverse unità.
- e) di consentire un opportuno collegamento -specialmente per i problemi tecnici- con il corrispondente servizio "ordnance" alleato.
- f) di codificare le norme organizzative e di funzionamento dei magazzini ricambi nonché quelle relative alla distribuzione dei materiali.



3432

MEP/20/33

26

26

Land Forces Sub Comm. S.O.
(M.A.L.S.) A.O.S.
LW/20/33
10 May 1946

Ministry of War.

With reference to your letter LW/20/33 of 7 April which has been referred to us for advice.

It is fully agreed that a co-ordinating technical office be established to superintend the repair of the above in the divisions, the supply and allocation of spare parts, and the arrangement of contracts. This office should be separate from the O.A.S. but should be sited at Bulova, so that the divisions and the O.A.S. are fairly treated. All spares obtained from outside sources for these vehicles should pass through the S.P. Spares Depot of the O.A.S. distribution being controlled by the above co-ordinating office.

It is most strongly urged that contracts be placed with experienced civilian firms with the utmost speed (if this has not already been done); the above office co-ordinating the needs of the Divisions and the O.A.S.

At the same time this office as a branch of the Ministry of War should be charged with the revision of regulations affecting the care and repair of vehicles and should issue such orders through the Ministry, so that the regulations would command strict obedience by the units.

However it is not agreed that engines should be repaired in the arsenals at Turin and Livorno for the following reasons:-

(a) the arsenals are not equipped for rubbering cylinder blocks lacking the necessary number of machines of the right type. For the same reason they are not equipped for grinding crankshafts. In addition they lack the technical knowledge regarding the counterbalancing of the cylinder blocks before boring them.

(b) the workmen are not conversant with automobile work (one foreman could not differentiate between the clutch pedal and the brake pedal in the cab of a vehicle; another foreman did not know what part of the cylinder bore measurements should be made to determine the amount of wear; another foreman did not understand the importance of checking the movement of the front wheels of a vehicle)

(c) the buildings allotted for engine repair and vehicle repair at present are unsuitable and badly arranged.

It is therefore felt that engine repair and vehicle repair in arsenals will be a waste of time and money.

3431

[illegible]

It is most strongly urged that contracts be placed with experienced civilian firms with the utmost speed (if this has not already been done), the above office co-ordinating the needs of the divisions and the OAG.

[illegible]

14. The following information was obtained from the records of the Bureau of the Census, Department of Commerce, for the years 1947 through 1954:

(e) the armchairs are not equipped for rotating cylinder blocks lacking the necessary number of sections of the right type. For the same reason they are not equipped for sliding armchairs. In addition they lack the technical knowledge regarding the

(9) The women are not considered as members and their names are not included in the roll of the organization.

the vehicle is (c) the building allotted for machine repair and vehicle repair and maintenance and parts and accessories.

at present are unavailable and badly organized.

It is therefore felt that engine repair and maintenance should be done, and produce maintenance results; personnel will be able, extensive, and produce maintenance results; personnel will be able, extensive, and produce maintenance results.

Robert

Mr. Tolson

Only use 'A'

TRANSLATION

HQ: "LEGNAME" INFANTRY DIVISION
Ufficio Automobilistico

Bergamo, 25 April 1946

SUMMARY OF THE QUESTIONS DEALT AT THE CONFERENCE WITH COL. RUINI.

- 1) The Ministry of War intends to create a technical coordinating body which will deal exclusively in allied equipment.

This necessity has been evident since the five Divs have passed the direct command of the Ministry of War. The creation of this new body was due to two reasons:

- a) insufficient knowledge of allied equipment;
b) insufficient, or no knowledge whatever, of English organization now in force at the Italian Divs, organization which, I think, must be maintained.

- 2) Authority was given to this body to ask in the name and for account of the Ministry of War in the coordination of the repair services at the civilian wkps and to supply spares through ITI by means of an organized plan which should be the same for all the Units.

- 3) This work could not give the results hoped for if we do not provide:

- a) for the translation and codification of all the technical English rules, bringing those modifications that are thought suitable to the Italian mentality;
b) for the translation and codification of English rules dealing with the organization and working of wkps and depots;
c) for the practical training of the M.F. personnel with regard to the rational maintenance of equipment and their safe keeping.

- 4) In order to put the above into operation, I think it is essential:

- a) to complete the supply of English publications;
b) to allow me the necessary English technical personnel to help the translators both as regards the technical terminology, which cannot otherwise be translated, and to collaborate in the identification of some particulars in order to give them the exact corresponding Italian denomination.

- a) insufficient knowledge of allied equipment;
- b) insufficient, or no knowledge whatever, of English organization now in force at the Italian Diva, organization which, I think, must be maintained.
- 2) Authority was given to this body to see in the name and for account of the Ministry of War in the coordination of the repair services at the civilian wkps and to supply spares through ITI by means of an organized plan which should be the same for all the Units.
- 3) This work could not give the results hoped for if we do not provide :
 - a) for the translation and codification of all the technical English rules, bringing those modifications that are thought suitable to the Italian mentality;
 - b) for the translation and codification of English rules dealing with the organization and working of wkps and depots;
 - c) for the practical training of the M.T. personnel with regard to the rational maintenance of equipment and their safe keeping.
 - 4) In order to put the above into operation, I think it is essential :
 - a) to complete the supply of English publications; 3430
 - b) to allow us the necessary English technical personnel help the translators both as regards the technical terminology, which cannot otherwise be translated, and to collaborate in the identification of some particulars in order to give them the exact corresponding Italian denomination.
 - 5) The following rules are already being prepared:
 - a) organization and working of a 2nd or 3rd line wksp;
 - b) organization and working of stores for a 2nd or 3rd line wksp;
 - c) Duties of O i/o of L.A.D.;
 - d) Working of an L.A.D.
 - e) Tool kit and material for an L.A.D.;
 - f) Programmes for drivers courses;
 - g) Rules for a recovery service;
 - h) Motor transport - m/vehs book and rules for C.& L. administration.

6) Necessity for translating, even only synthetically, the following publications published by the various manufacturing firms:

- a) Catalogues of spare parts: -
- b) Use and maintenance of m/vehs;
- c) Instructions for repairs.

7) Tool Kits

Nearly all vech are without tool kits, therefore their practical maintenance is rendered very difficult.

It is necessary to have :

- a) a descriptive list of the articles forming the tool kit of every type of veh.;
- b) to be given (or even only loaned) a tool kit for every type of veh in order to carry out the necessary manufacture of them.

8) Spare.

The Ministry of War has informed me that M.M.I.A. has not authorized the construction of spares for arms by military wksps. M.M.I.A. have pointed out that such spares will be furnished by the Allies, who will also supply the spares for m/vehs and liaison vech.

M.M.I.A. have also pointed out that such equipment is about to arrive from Pontecagnano.

It is five months now that the Dive have been lacking spares and this has lead to an extreme wear of the material.

I do not know if (and to what extent) this news is correct. I am inclined to think, however, that the Ministry of War ~~insistent~~ simply referred to the spares that had been promised some time ago to cover the estimated needs for 60 days.

If that is the case, we must equip ourselves in time in order to avoid any further deterioration of the material.

The a/m spares have been forwarded to O.A.R.E. at Bologna. In my opinion this is a mistake because O.A.R.E. has been mixed up with the HEME wksps.

Vehicles only are repaired in Bologna. Therefore O.A.R.E. can be compared to a section of the HEME Wksps, but to complete it, it is necessary to create two other Wksps or, better still, three other ~~mk~~ wksps, viz: one for armaments, one for small arms and one for ^(Allied) vech.

The a/m wksps could be in the following order:

- b) to be given (or even only loaned) a tool kit for every type of veh in order to carry out the necessary manufacture of them.

8) Spares.

The Ministry of War has informed me that M.M.I.A. has not authorized the construction of spares for arms by military wksps. M.M.I.A. have pointed out that such spares will be furnished by the Allies, who will also supply the spares for m/vehs and liaison vchs.

M.M.I.A. have also pointed out that such equipment is about to arrive from Pontecagnano.

It is five months now that the Divs have been lacking spares and this has lead to an extreme wear of the material.

I do not know if (and to what extent) this news is correct. I am inclined to think, however, that the Ministry of War ~~insistent~~ simply referred to the spares that had been promised some time ago to cover the estimated needs for 60 days.

If that is the case, we must equip ourselves in time in order to avoid any further deterioration of the material.

The a/m spares have been forwarded to O.A.R.E. at Bologna. In my opinion this is a mistake because O.A.R.E. has been mixed up with the HEME Wkps.

Vehicles only are repaired in Bologna. Therefore O.A.R.E. can be compared to a section of the HEME Wkps, but to complete it, it is necessary to create two other Wkps or, better still, three other ~~mm~~ wksps, viz: one for armaments, one for small arms and one for ^(ALLIED) liaison vchs. 429

The a/m wksps could be in the following order:

- the Turin or Piacenza Arsenals for armaments;
- the Arms factory at Gardone V.T. for small arms;
- the Genio Wksp of Pavia for liaison vchs.

From the above it is clear that the equipment sent to Bologna should be centralized in an independent organized body, having nothing to do with O.A.R.E. and which should form the Base Depot. Such depot should be supplied by the civilian and military industry, on indents issued by the technical organized body, at the head of which I have been placed.

What are the Colonel's directives?

.....3

-3-

9) Tyres.

This is a serious problem. In a short while m/vehs will no longer be able to circulate for lack of tyres.

I have found a firm (the S.A.P.) which will undertake the re-threading of tyres. In this way we shall still be able to carry on. But we lack rubber. Rubber is supplied to Italy by U.N.R.R.A. - I should need a first allocation of at least 50 tons.

10) Manufacture of Spares.

I have found some firms that can manufacture spares. Some of these firms are ~~already~~ already manufacturing them for their own account.

Other Spares could easily be constructed at the Arsenal of Turin and Piacenza.

I enclose a list of these firms.

11) Repairs by outside firms.

I have found various workshops who can carry out repairs.

Up to to-day I have already collected 12 engines for Jeeps. A certain number are being repaired or are about to be delivered to the firms.

Sgd: P. Catalano (Major)
CMB.
Legnano Inf. Div.

T/43

3428

their own account.

Other Spares could easily be constructed at the
Arsenals of Turin and Piacenza.

I enclose a list of these firms.

11) Repairs by outside firms.

I have found various whops who can carry out repairs.

Up to to-day I have already collected 12 engines
for Jeeps. A certain number are being repaired or are about
to be delivered to the firms.

Sgd: P. Catalano (Major)
CME.
Legnano Inf. Div.

T/43

3428

COMANDO DIVISIONE DI FANTERIA LEGNANO
Ufficio Automobilistico

ELENCO DELLE DITTE FABBRICANTI DI RICAMBI PER AUTOVEICOLI DI PRODUZIONE ALLEATA CHE HANNO RICHIESTO DI FORNIRE L'ESERCITO.

- = ALLOYLIT di Torino
fabbrica pistoni
- = Ditta Botto Federico di Cuorgnè con filiale in Milano
fabbrica bronzine per automezzi italiani e alleati
- = Borgo Carlo di Torino
fabbrica pistoni per automezzi italiani ed esteri
- = Carello Fausto di Torino
fabbrica proiettori - fanali - accessori per automezzi
- = CLUJUMINI & SICCARDI di Torino
fabbrica cuscinetti a rulli ed a sfere
- = Fratelli DE KEIN di Torino
Stabilimento costruzione materiale elettrico e fonderia (batterie, spinterogeni, motorini, dinamo, candele di accensione, fari ecc.)
- = FRIGOBOR di E. Michele Borgo di Torino
fabbrica pistoni
- = FERGAT di Torino
fabbrica ruote su campioni
- = I.P.R.A. di Torino
fabbrica radiatori
- = PAVESI Emilio di Milano
fabbrica pistoni, segmenti, spinotti, camicie ecc.
- = PHILIPD di Milano
fabbrica lampadine ecc.
- = S.A. Oreste Peghetti gestita dal cognato sig. Lionesi di Milano
fabbrica pistoni, spinotti, segmenti, perni sferici, semialberi, tappi per serbatoio benzina, cerchi esterni per fari (già fornitore del Comando Alleato)
- = RUINI & Fgli. di Milano
fabbrica catene a rulli REGINA di qualsiasi tipo

= SAVARRA dell'ing. Gava di Torino
fabbrica dotazioni di macchina e piccole macchine utensili

- = Carello Fausto di Torino
fabbrica proiettori - fanali - accessori per auto-veicoli
- = CEIUMMINI & SICCARDI di Torino
fabbrica cuscinetti a rulli ed a sfere
- = Fratelli DE KEIN di Torino
Stabilimento costruzione materiale elettrico e fonderia (batterie, spinterogeni, motorini, dinamo, candele di accensione, fari ecc.)
- = FRIGOBOR di E. Michele Borgo di Torino
fabbrica pistoni
- = FERGAT di Torino
fabbrica ruote su campioni
- = I.P.R.A. di Torino
fabbrica radiatori
- = PAVESI Emilio di Milano
fabbrica pistoni, segmenti, spinotti, camicie ecc.
- = PHILIPD di Milano
fabbrica lampadine ecc.
- = S.A. Oreste Peghetti gestita dal cognato sig. Lionesi di Milano
fabbrica pistoni, spinotti, segmenti, perni sferici, semialberi, tappi per serbatoio benzina, cerchi esterni per fari (già fornitore del Comando Alleato)
- = RUINI & Fgli. di Milano
fabbrica catene a rulli REGINA di qualsiasi tipo
- = SAVARRA dell'ing. Gaya di Torino
fabbrica dotazioni di macchina e piccole macchine utensili
- = S.I.G.R.A. dei F.lli Bonassi di Torino
fabbrica guarnizioni
- = TUDOR di Melzo S.G.I.A.
fabbrica batterie accumulatori
- = TRIONE Di Milano
fabbrica bronzine e parti di ricambio per automezzi
- = TESIO F.lli di Torino
fabbrica radiatori

...:::

= FIDENZA di Ilano

fabbrica vetri per fari

= A.P.R.A. di Milano

fabbrica parti di ricambio per auto
pistoni, segmenti, spinotti, camicie.

= C.A.B.I. di Milano

fabbrica utensileria

= MAFFI di Milano

stabilimento e negozio di vendita cinghificia e
guarnizioni

3426

COLANDO DIVISIONE DI FANTERIA LEGNANO
Ufficio Automobilistico

ELIENCODELLE OFFICINE CHE HANNO RICHIESTO DI RIPARARE MOTORI E GRUPPI MECCANICI DI AUTOVEICOLI ALLEATI E CHE SONO RITENUTE IDONEE PER CAPACITA' TECNICA E SIERIETA' COMMERCIALE.

- = OFFICINE A.U.R.O.R.A. di Torino dell'ing. Oreste Frassati
- completamente ~~di~~ attrezzata per effettuare revisioni generali per autoveicoli italiani e in via di organizzazione per quelli allegati.
- = Ditta Braga - Vassalli di Bagnolo Mella
- attrezzatura completa per rettifiche cilindri e alberi gomito;
 - officina per smontaggio e montaggio complessivi
 - banco prova con freno ad aria;
 - provvede alla revisione degli apparecchi elettrici

- C.A.B.I. - di Milano + officina cistruzioni meccaniche
- non effettua rettifiche perchè non attrezzata
- Stabilimenti Magnaghi di Milano dell'ing. Magnaghi.
- costruzioni meccaniche aeronautiche
 - attrezzatura completa per costruzioni di pezzi e per rettifiche;
 - banco prova;
 - sala esperimenti;
 - capannoni capaci ricovero 200 automezzi

Ditta Ghisalbetti di Bergamo

- concessionario FIAT
- officina completamente attrezzata per revisioni
- carrozzeria;
- parti di ricambio

M.A.S. di Milano

- costruzione motocicli

NESPOLI Alberto di Bergamo

- motori: revisioni, riparazioni, ricostruzioni a nuovo
- carrozzeria, reparto completo
- pompe, riparazioni, ricambi; collaudi, tarature
- banchi prova elettrici e per pompe idrauliche
- ricambi per tutti i tipi di auto

F.I.T. Fabbrica Italiana telai di Quadrio Ottavio di Milano

- costruzioni macchine utensili;

VI

- banco prova con freno ad aria;
- provvede alla revisione degli apparecchi elettrici

C.A.F.I. - di Milano + officina costruzioni meccaniche

- non effettua rettifiche perchè non attrezzata

Stabilimenti Magnaghi di Milano dell'ing. Magnaghi.

- costruzioni meccaniche aeronautiche attrezzatura completa per costruzioni di pezzi e per rettifiche;
- banco prova;
- sala esperimenti;
- capannoni capaci ricovero 200 automezzi

Ditta Ghisalberti di Bergamo

- concessionario FIAT
- officina completamente attrezzata per revisioni
- carrozzeria;
- parti di ricambio

M.A.S. di Milano

- costruzione motocicli

NESPOLI Alberto di Bergamo

- motori: revisioni, riparazioni, ricostruzioni a nuovo
- carrozzeria, reparto completo
- pompe, riparazioni, ricambi; collaudi, tarature
- banchi prova elettrici e per pompe idrauliche
- ricambi per tutti i tipi di auto

F.I.F. Fabbrica Italiana telai di Quadrio Ottavio di Milano

- costruzioni macchine utensili;
- costruzioni forni, fornelli, stufe elettriche
- recentemente attrezzata per revisioni generali motocicli di produzione alleata.

R.C.A. Riparazione carburatori automobili di Gippone di Milano

- Officina specializzata per revisioni: carburatore, contamiglia, alimentatori, servo freno, apparecchi di bordo.

S.A.P. (Società Anonima Pneumatici) di Firenze con filiale in Brescia con titolare sig. Ceppi

- ricostruzione e riparazione pneumatici
- in allestimento per quelli di produzione alleata (già a disposizione dell'O.A.P.E. di Bo-

logna per ricostruzioni e riparazioni.

Ditta Redini Raimondo di Milano.

- ricostruzioni e riparazione pneumatici

A.R.G. Azienda Rigenerazione riparazione Gomme di Bergamo.

- per ora solo riparazioni.

3424

3424

COMANDO DIVISIONE DI FANTERIA "LIGURIO"

Ufficio Automobilistico

Presented for making spare parts for Italian Army.
for all the vehicles belonging to the Italian Army.

ELENCO DELLE DITTE FABBRICANTI DI RICAMBI PER AUTOMOTOVEICOLI DI PRODUZIONE ALLEATA CHE HANNO RICHIESTO DI FORNIRE L'ESERCITO:

- ALLOYLIT di Torino
fabbrica pistoni
- Ditta BOTTO Federico di Cuorgnè con filiale in Milano
fabbrica bronzine per automotomezzi italiani - alleati
- BORGO Carlo di Torino
fabbrica pistoni per automotomezzi italiani ed esteri
- CARELLO Fausto di Torino
fabbrica proiettori - fanali - accessori per autoveicoli
- CHIUMINI & SICCARDI di Torino
fabbrica di cuscinetti a rulli e a sfere
- F.LLI DE LEON di Torino
Stabilimento costruzione materiale elettrico e fanaleria (bobine, spinterogeni, motorini, dinamo, candele di accensione, fari, ecc.)
- FRIGOBOR di E. Michele Borgo di Torino
fabbrica pistoni
- PERGAT di Torino
fabbrica ruote su campioni
- I.P.R.A. di Torino
fabbrica radiatori
- PAVESI Emilio di Milano
fabbrica pistoni - segmenti - spinotti - camicie ecc
- PHILIPS di Milano
fabbrica lampadine ecc
- S.A. Oreste PEGHETTI gestita dal cognato sig. Lionesi di Milano
fabbrica pistoni - spinotti - segmenti - ingranaggi pompe olio - perni sferici - semialberi - tappi per serbatoio benzina - cerchi esterni per fari.
(già fornitore del Comando Alge) 3423
- RUINI G. e Figli di Milano
fabbrica catene a rulli "REGINA" di qualsiasi tipo
- SAVARRA dell'Ing. Gava di Torino

- CARELLO Fausto di Torino
fabbrica pistoni per automotome di italiani ed esteri
- fabbrica proiettori - fanali - accessori per autoveicoli
- CHIUMINI & SICCARDI di Torino
fabbrica di cuscinetti a rulli e a sfere
- F.LLI DE LEON di Torino
Stabilimento costruzione materiale elettrico e fanaleria (bobine, spinterogeni, motorini, dinamo, candele di accensione, fari, ecc.)
- PRIGOBOR di E. Michele Borgo di Torino
fabbrica pistoni
- PERGAT di Torino
fabbrica ruote su campioni
- I.P.R.A. di Torino
fabbrica radiatori
- PAVESI Emilio di Milano
fabbrica pistoni - segmenti - spinotti - camiole ecc
- PHILIPS di Milano
fabbrica lampadine ecc
- S.A. Oreste PEGHETTI gestita dal cognato sig. Lionesi di Milano
fabbrica pistoni - spinotti - segmenti - ingranaggi pompe olio - perni sferici - serialberi - tappi per serbatoio benzina - cerchi esterni per fari.
(già fornitore del Comando Alleato) 3423
- RUINI G. e Figli di Milano
fabbrica catene a rulli "REGINA" di qualsiasi tipo
- SAVARRE dell'Ing. Gava di Torino
fabbrica dotazioni di macchina e piccole macchine utensili
- S.I.G.R.A. dei F.LLI Bonassi di Torino
fabbrica guarnizioni
- TUDOR di Melzo S.G.I.A.
fabbrica batterie accumulatori

785020

3422

- 2 -

- TRIONE di Milano
fabbrica bronzine e parti di ricambio per automobili
- TESIO F.lli di Torino
fabbrica radiatori
- FIDENZA di Milano
fabbrica vetri per fari
- A.P.R.A. di Milano
fabbrica parti di ricambio per auto
pistoni, segmenti, spinotti, camicie.
- C.A.B.I. di Milano
fabbrica utensileria
- MAFFI di Milano
stabilimento e negozio di vendite di cinghificio e
guarnizioni.

15-2

COMANDO DIVISIONE DI PANTERIA "3GNANO"

Ufficio Automobilistico

ELENCO DELLE OFFICINE CHE HANNO RICHIESTO DI RIPARARE MOTORI E GRUPPI MECCANICI DI AUTOMOTORELLI ALLEATI E CHE SONO RITENUTE IDONEE PER CAPACITA' TECNICA E SERIETA' COMMERCIALE:

- OFFICINE A.U.R.O.R.A. di Torino dell'ing. Oreste Prassati
 - completamente attrezzata per effettuare revisioni generali per autoveicoli italiani e in via di organizzazione per quelli alleati.
- Ditta Braga - Vassalli di Bagnolo Mella
 - attrezzatura completa per rettifiche cilindri e alberi a gomito;
 - officina per smontaggio e montaggio complessivi
 - banco prova con freno ad aria;
 - provvede alla revisione degli apparecchi elettrici
- C.A.B.I. - di Milano - officina costruzioni meccaniche
 - non effettua rettifiche perchè non attrezzata
- Stabilimenti Magnaghi di Milano dell'ing. Magnaghi
 - costruzioni meccaniche aeronautiche;
 - attrezzatura completa per costruzione di pezzi e per rettifiche;
 - banco prova;
 - sala esperimenti;
 - capannoni capaci ricovero 200 automezzi.
- Ditta Ghisalberti di Bergamo
 - concessionario Fiat;
 - officina completamente attrezzata per revisioni;
 - carrozzeria;
 - parti di ricambio;
- M.A.S. di Milano
 - costruzioni motocicli
- NESPOLI Alberto di Bergamo;
 - motori: revisioni, riparazioni, ricostruzioni a nuovo;
 - carrozzeria: reparto completo;
 - pompe: riparazioni, ricambi, collaudo, tarature;
 - banchi prova elettrici e per pompe iniezioni;
 - ricambi per tutti i tipi di auto;
- "F.I.T." Fabbrica italiana telai di Quadrio Ottavio di Milano
 - costruzioni macchine utensili;
 - costruzioni forni, fornelli stufe elettriche;
 - recentemente attrezzata per revisioni generali motocicli di produzione alleata; 3421
- R.C.A. riparazione carburatori automobili di Gippone di Milano
 - officina specializzata per revisioni carburatori

- e alberi a gomito;
- officina per smontaggio e montaggio complessivi
- banco prova con freno ad aria;
- provvede alla revisione degli apparecchi elettrici
- C.A.B.I. - di Milano - officina costruzioni meccaniche
- non effettua rettifiche perchè non attrezzata
- Stabilimenti Magnaghi di Milano dell'ing. Magnaghi
- costruzioni meccaniche aeronautiche;
- attrezzatura completa per costruzione di pezzi e per rettifiche;
- banco prova;
- sala esperimenti;
- capannoni capaci ricovero 200 automezzi.
- Ditta Ghisalberti di Bergamo
- concessionario Fiat;
- officina completamente attrezzata per revisioni;
- carrozzeria;
- parti di ricambio;
- M.A.S. di Milano
- costruzioni motocicli
- NESPOLI Alberto di Bergamo;
- motori: revisioni, riparazioni, ricostruzioni a nuovo;
- carrozzeria: reparto completo;
- pompe: riparazioni, ricambi, collaudo, tarature;
- banchi prova elettrici e per pompe iniezioni;
- ricambi per tutti i tipi di auto;
- "F.I.T." Fabbrica italiana telai di Quadrio Ottavio di Milano
- costruzioni macchine utensili;
- costruzioni forni, fornelli stufe elettriche;
- recentemente attrezzata per revisioni generali
- motocicli di produzione alleata; 3421
- R.C.A. riparazione carburatori automobili di Gippone di Milano
- officina specializzata per revisioni: - carburatori
- contamiglia
- alimentator
- servo freno
- apparecchi
- di bordo

3420

- 2 -

- S.A.P. (Società Anonima Pneumatici) di Firenze con filiale in Brescia
con titolare sig. Ceppi

Ricostruzioni e riparazioni pneumatici
in allestimento per quelli di produzione alleata
(già a disposizione dell'O.A.R.E. di Bologna per
ricostruzioni e riparazioni)

- Ditta REDINI Raimondo di Milano

ricostruzioni e riparazioni pneumatici

- A.R.G. Azienda Rigenerazione Gomme di Bergamo
per ora solo riparazioni.

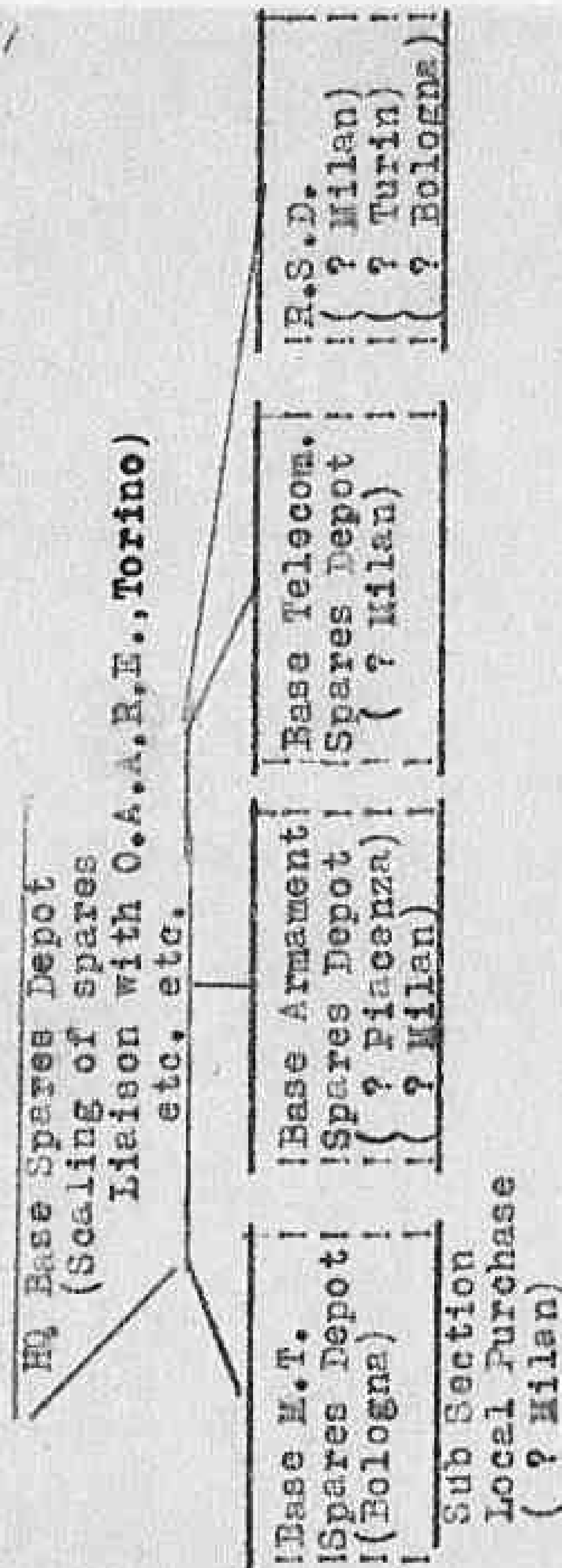
POINTS FOR DISCUSSION WITH MAJOR CATALANO1. - SPARES.

(a) Base M.T. Spares Depot at Bologna at present also holds guns, small arms & radio spares - quantity insufficient at present to justify separating into a depot for each type of equipment.

(b) Essential to relieve Divisions (OPPs and Stores Sections) of stores and assemblies not really needed. Suggest that six weeks holding be held in OPP and Stores Sections (i.e. fortnight's holdings in Stores Section and one month in OPP). Team to visit Divs to arrange return of surplus (properly marked with vocab section and part No.) to Base M.T. spares Depot at Bologna. - Action by Major Catalano aided by such officers and men as he wishes. "Float" of 50 engines/Div including those under or awaiting repair.

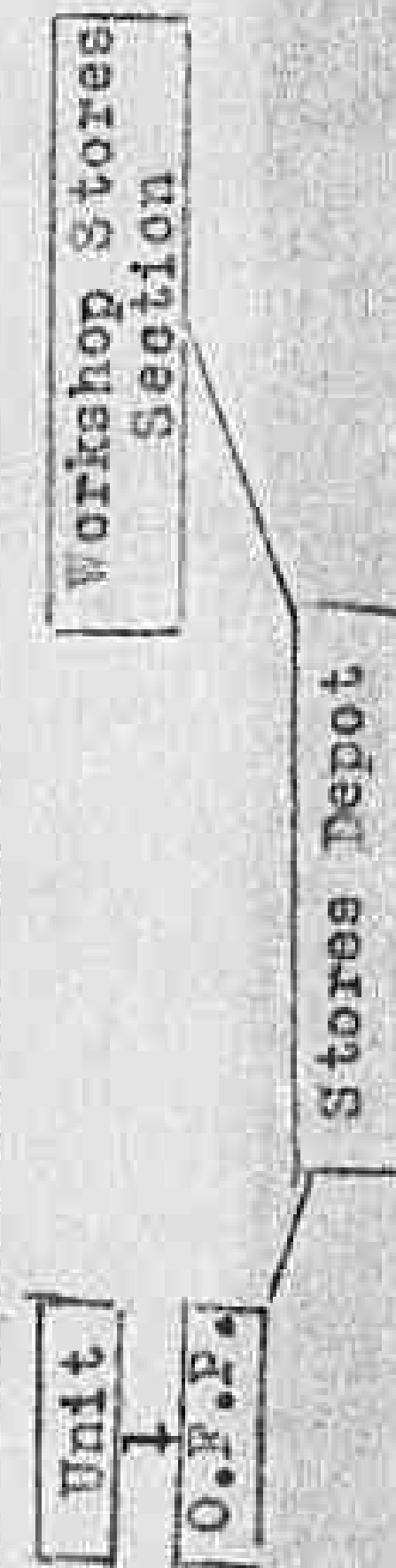
(c) Necessary to establish an R.S.D. (Returned Stores Depot) as a Section of the Base Depot.

Organization would be :



The HQ Base Spares Depot would be a part of the technical organization set up by Major Catalano under authority of Ministry of War.

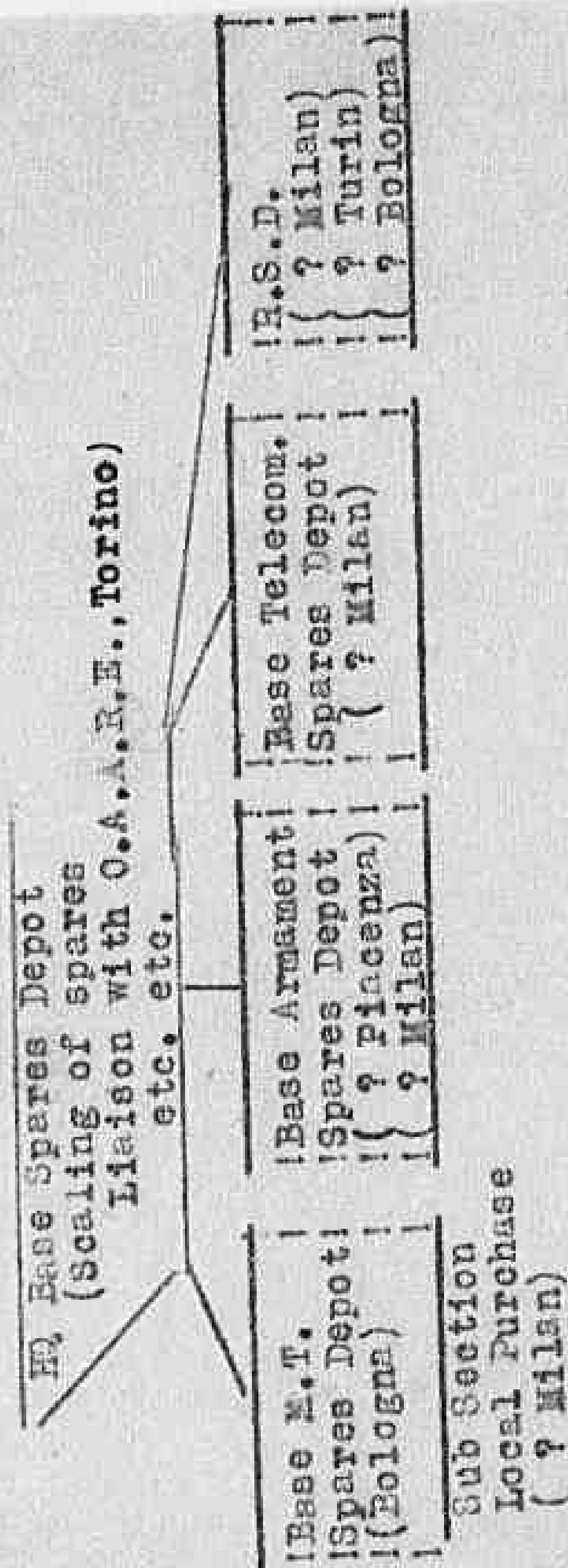
(d) Issue procedure to Divs regarding indenting of a Spares Depot. Suggest chain to be :



return of surplus (preparation and part No.) to Base M.T. spares Depot at Bologna. Action by Major Catalano aided by such officers and men as he wishes. "Fleet" of 50 engines/Div including those under or awaiting repair.

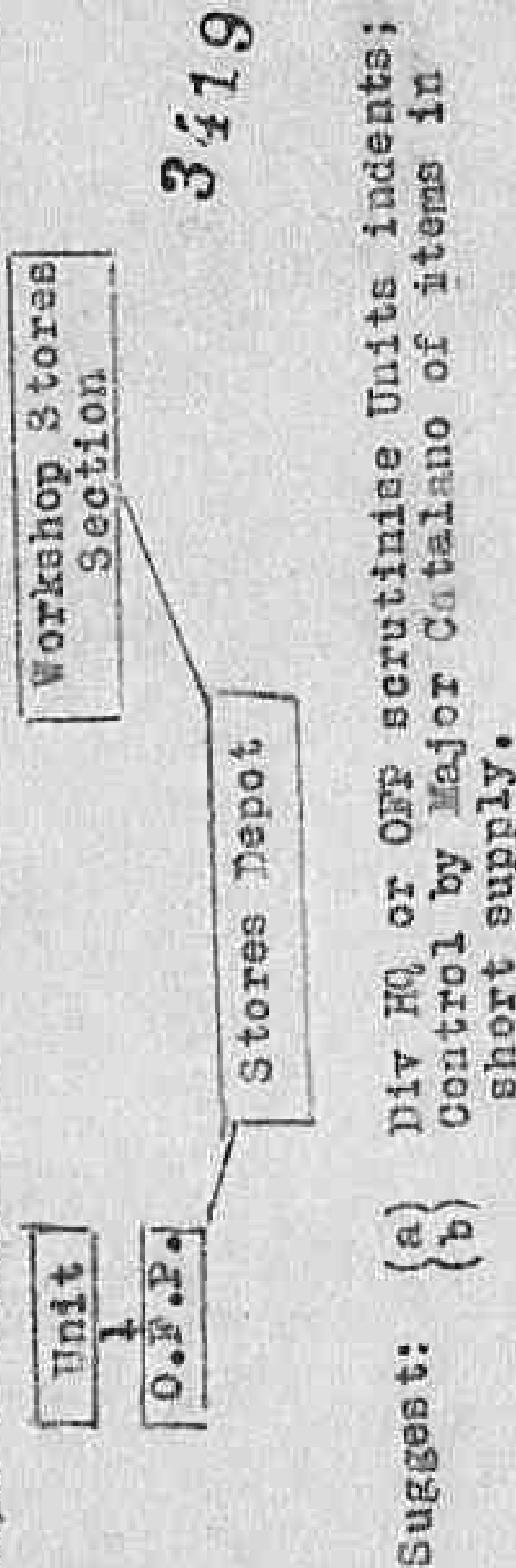
- (c) Necessary to establish an R.S.D. (Returned Stores Depot) as a Section of the Base Depot.

Organization would be :



The HQ Base Spares Depot would be a part of the technical organization set up by Major Catalano under authority of Ministry of War.

- (d) Issue procedure to Divs regarding indenting of a Spares Depot. Suggest chain to be :



2. - WORKSHOPS.

- (a) Essential to get O.A.A.R.E. working on engine overhaul. Can approx. 100 engines (all one type - possibly Ferris) be sent there at once to get them started. Crating, *Doyle* labelling and documentation of assemblies.

-2-

2. - WORKSHOPS (Contd.)

After repair these engines go to M.T. Stores Depot to meet Divs indents and DO NOT automatically return to Divs.

- (b) Opinion as to suitability of Gardone for small arms repair will be given shortly. F.A.R.E. at Terni may perhaps be better. *Gardone OK for rifles parts, 75 MG (can repair) - but no bolts, no barrels*
- (c) Setting up base repair shops for guns and telecom. eqpt. is not so urgent, providing Div M.E. Workshops are energetically inspecting these equipments and carrying out repairs.

Piacenza Arsenal will probably be better than Turin as a base gun repair workshop, but standard of workmanship will need supervising.

- (d) Unlikely that much technical equipment (special tools etc.) will be available from Allied sources. Can these be manufactured from samples already with the Divisions? *Franklin is going for 5 MG & guns as samples*
- (e) Information regarding tolerances, limits etc. on engine overhaul is available in my office in Rome.
- (f) I do not think it wise at present to stop CMEs getting engines repaired by civilian firms, but such work must gradually be diverted to the O.A.R.E.

3. - TRAINING.

- (a) So that I can advise the Ministry of War properly, can I be told what tradesmen (type of tradesman and quantity) each Div workshop needs? These should be available about July from Cecchignola.
- (b) Drivers coming from the Driving & Maintenance School of Cecchignola should know the 16 Task system. Officers coming from there should also know this. How many of these are needed for each Division - perhaps these had better be demanded by the HQ of each Division, rather than by your office. I shall try to get agreement to an M.T. Officer (properly trained) being sent to each battalion or artillery group.
- (c) I think the idea of CMEs of Divisions running courses in instruction in maintenance until a sufficient number of trained personnel are available is very good.
- (d) In due course I would like to know where you think we can recruit technical officers for the M.E. services (? REME)? Also long service M.C.O.s. *3 1/2 18*

will need repair workshop, but standard of workmanship will need supervising.

- (d) Unlikely that much technical equipment (special tools etc.) will be available from Allied sources. Can these be manufactured from samples already with the Divisions? *Franklin re gauges for 5000 & 10000 as samples*
- (e) Information regarding tolerances, limits etc. on engine overhaul is available in my office in Rome.
- (f) I do not think it wise at present to stop CMEs getting engines repaired by civilian firms, but such work must gradually be diverted to the O.A.R.E.

3. - TRAINING.

- (a) So that I can advise the Ministry of War properly, can I be told what tradesmen (type of tradesman and quantity) each Div workshop needs? These should be available about July from Cecchignola.

- (b) Drivers coming from the Driving & Maintenance School of Cecchignola should know the 16 Task system. Officers coming from there should also know this. How many of these are needed for each Division - perhaps these had better be demanded by the HQ of each Division, rather than by your office. I shall try to get agreement to an M.T. Officer (properly trained) being sent to each battalion or artillery group.

- (c) I think the idea of CMEs of Divisions running courses in instruction in maintenance until a sufficient number of trained personnel are available is very good.

- (d) In due course I would like to know where you think we can recruit technical officers for the M.E. *3418* services (? REHE) * Also long service M.C.O.B.

4. - REGULATIONS.

- (a) The urgent and important ones are those detailing organization and procedure. I want to help you with these and expect to spend a lot of time with you in getting these ready. Technical translation will be less essential for preparing these than for those on modifications etc.

- (b) The technical rules regarding modifications, limits of wear etc for vehicles, weapons etc. should be prepared in collaboration with my Office I feel.

TRANSLATION

HQ. "LEGHANO" INFANTRY DIVISION
Uff. Automobilistico

No. 07/2103

Bergamo, 16 April 1946

REPORT ON REASONS FOR INSUFFICIENT MAINTENANCE OF
M/VEHS. - PROPOSALS FOR A CENTRALIZED TECHNICAL
ORGANIZATION.

- 1.- The system of daily task not having anything transcendental in it is intelligible to every driver.

It is effective because it organizes with simplicity the drivers duties. But its efficiency is almost only theoretical. Our drivers are used to work empirically and are not great lovers of programmes, so they do not follow this system with the necessary seriousness which, on the other hand, would not be an easy thing to do because the m/vehs have been issued almost without the necessary tools.

Reprimands and explicit orders have not been sufficient to solve the maintenance problem and others concerning the motorization and mechanization of the Army. What is essential above everything else is the forming of a "motoring conscience", which is sadly deficient in all ranks.

If we want to solve this problem we must find a remedy which will not simply consist in saying "do" to people who cannot "do".

So the maintenance problem becomes a problem of men and method.

We have passed abruptly from the "Servizio Automobilistico" to the mechanization of the Units. That is to say, we have given m/vehs to people who are quite inexperienced in the handling of them.

This method certainly represents a progress, but it is not difficult to imagine the mishandling of the issued material by people who have only lately become rich and who have little knowledge of mechanics.

We cannot go back to the "Servizio Automobilistico" because that would represent a step back, but we ^{must} provide an organized body within the Unit for the maintenance of the motoring material exclusively from the technical point of view. That is something starting

1.- The system of daily task not having anything in it is intelligible to every driver.

It is effective because it organizes with simplicity the drivers duties. But its efficiency is almost only theoretical. Our drivers are used to work empirically and are not great lovers of programmes, so they do not follow this system with the necessary seriousness which, on the other hand, would not be an easy thing to do because the m/vehs have been issued almost without the necessary tools.

Reprimands and explicit orders, have not been sufficient to solve the maintenance problem and others concerning the motorization and mechanization of the Army. What is essential above everything else is the forming of a "motoring conscience", which is sadly deficient in all ranks.

If we want to solve this problem we must find a remedy which will not simply consist in saying "do" to people who cannot "do".

So the maintenance problem becomes a problem of men and method.

We have passed abruptly from the "Servizio Automobilistico" to the mechanization of the Units. That is to say, we have given m/vehs to people who are quite inexperienced in the handling of them.

This method certainly represents a progress, but it is not difficult to imagine the mishandling of the issued material by people who have only lately become rich and who have little knowledge of mechanics.

We cannot go back to the "Servizio Automobilistico" because that would represent a step back, but we ^{must} provide an organized body within the Unit for the maintenance of the motoring material exclusively from the technical point of view. That is something similar, regarding the safe and intelligent application of the motoring ruled, to what has already been done by the present U.M.I.

Nowadays when the Inspectorate finds out faults and limits itself to report them to the superior authority everything ends in some new "explicit orders" being given. When, on the contrary, the Inspectorate intends to correct faults

.....2

-2-

while teaching, it all ends in a loss of time so the personnel are unable to understand the explanations given.

If the inspectors could deal with people talking the same language, they could obtain much better results.

2.- Now that the war is over, to think of an Army, specially a small Army, not entirely motorized (better still mechanized) is a nonsense.

Our efforts must therefore tend to quality.

It is not sufficient to have in store much material of good quality. What is essential is that the administration of this material reaches the highest possible standard of efficiency. Intelligence, training and conscientiousness are required. There is intelligence, but absolutely in a raw state.

Training is pitifully insufficient and method absolutely lacking.

The conscientiousness problem is a much bigger one.

The solution of our minor problem requires an exact foundation (regarding administrative offices) and at present is necessarily non-existent.

Nowadays we can but take into consideration the opportunity of adopting protective measures for the maintenance of the material on charge and the advantages that would derive from an accurate and complete organization to replace the insufficiency of personnel.

3.- Writing about maintenance, I hope we shall not be thought wandering if we go back to the original fault of the whole motoring organization.

English people say, and we are absolutely of the same opinion, that maintenance is at the base of the I.T. service.

It is evident that in order to solve such a big portion of the problem it is necessary to present the problem itself with all its facts.

The establishments of the ex-Combat Groups (just in order to begin talking about home matters), in the impetus of imitation, did not realize the difference between English and Italian needs.

England has a considerable motoring civilization. This we can understand immediately because of their superior

3476

are required. There is intelligence, but absolutely in a raw state.

Training is pitifully insufficient and method absolutely lacking.

The conscientiousness problem is a much bigger one.

The solution of our minor problem requires an exact foundation (regarding administrative offices) and at present is necessarily non-existent.

Nowadays we can but take into consideration the opportunity of adopting protective measures for the maintenance of the material on charge and the advantages that would derive from an accurate and complete organization to replace the insufficiency of personnel.

3. - Writing about maintenance, I hope we shall not be thought wandering if we go back to the original fault of the whole motoring organization.

English people say, and we are absolutely of the same opinion, that maintenance is at the base of the M.T. service.

It is evident that in order to solve such a big portion of the problem it is necessary to present the problem itself with all its facts.

The establishments of the ex-Combat Groups (just in order to begin talking about home matters), in the impetus of imitation, did not realize the difference between English and Italian needs.

England has a considerable motoring civilization. This we can understand immediately because of their superior economic standard and the knowledge we all have of the motor transport system in the English Army.

90% of Italians know the material that concerns us only by sight. The remaining 10% are generally employed, when under military service, in duties for which they are unfitted.

The motoring education of our Army has still to begin, because the little there is is of the wrong kind.

Why think that in the organization of the M.T. Service of a Div the idea of the quantity suitable for English Divs is also suitable for us, when we know that in the English Divs the problem of quality can also be solved much more easily?

That is not all. In the Italian Divs there is an M.T. officer for every regt. That is not sufficient. There

-3-

should be an M.T. officer for each Battalion and group of Arty Regt, and W.C.O.s in such number as to control the maintenance of the material effectively.

But experience has taught us that even the availability of all the a/m personnel would not solve the problem, if this problem is not based on a sound judgment of selection, of personnel and of independent management of the M.T. service.

- 4.- Very young people in general are extremely unprepared and their youth is, as a rule, a negative quality in jobs in which a sense of responsibility is worth at least just as much as a technical training.

Very seldom this selection is made according to sound judgment.

It is necessary that an officer should possess a good technical knowledge, including transport and repair knowledge. He should also have a well developed sense of responsibility and some general experience to prevent him from becoming the laughing-stock of the personnel under his command. Above all it would be necessary that the officers should be given duties for which they are best suited. If this selection cannot be done by the Personnel Office, it should be assigned to the applicant himself.

In short, I do not expect to be given what I need, because I know that what I need is not existing and will only be created in due course by the adoption of the right method. I only ask that the selection be made in the most serious manner.

In the selection of personnel it is not necessary to limit oneself exclusively to the motoring field. It is essential that once the assignment of M.T. duties has been decided on, the passage from one arm of the service to another be provided for the chosen ones, so that they will be enabled to form more easily and rapidly that professional mentality and esprit de corps without which the independence of the organization is endangered.

- 5.- While waiting for motorization to reach a certain degree of efficiency and for the personnel to develop a serious sense of responsibility, we shall have to solve the problem with expediences, the opportunity of which the British Army has not taken into reasonable consideration.

Apart from RASC and RAME services and others of specifically technical nature, motorization, as I have already said, is a simple thing.

With such personnel training would represent a much

3415

judgment.

It is necessary that an officer should possess a good technical knowledge, including transport and repair knowledge. He should also have a well developed sense of responsibility and some general experience to prevent him from becoming the laughing-stock of the personnel under his command. Above all it would be necessary that the officers should be given duties for which they are best suited. If this selection cannot be done by the Personnel Office, it should be assigned to the applicant himself.

In short, I do not expect to be given what I need, because I know that what I need is not existing and will only be created in due course by the adoption of the right method. I only ask that the selection be made in the most serious manner.

In the selection of personnel it is not necessary to limit oneself exclusively to the motoring field. It is essential that once the assignment of M.T. duties has been decided on, the passage from one arm of the service to another be provided for the chosen ones, so that they will be enabled to form more easily and rapidly that professional mentality and esprit de corps without which the independence of the organization is endangered.

5.- While waiting for motorization to reach a certain degree of efficiency and for the personnel to develop a serious sense of responsibility, we shall have to solve the problem with expediences, the opportunity of which the British Army has not taken into reasonable consideration.

Apart from RASC and REME services and others of specifically technical nature, motorization, as I have already said, is a simple thing.

With such personnel training would represent a much lighter difficulty.

In our Army poverty, which is not always a good teacher, has suggested a less trusting administration of the motoring equipment with the result that the majority of soldiers have never been able to get familiar with it. And yet we were compelled to give these soldiers, who were totally unprepared, the m/vehs. And these soldiers were under command of officers who were almost as incompetent and who at times used this incompetence in order to hide a guilty disinterestedness in their duties.

As it is not possible to withdraw the m/vehs from the

....4

-4-

the Units, it is necessary to use expediences which can serve as a temporary remedy and while waiting for the new personnel to take up their duties in the right state of preparation.

Let the m/vehs remain to the Units, to be used with no other limitations than the legitimate ones, but the technical side, whose principles are not always understandable and understood, must be entrusted to competent personnel outside the Unit who, by the fact of being outsiders would not be liable to give a wrong interpretation of the hierarchical obligations which is one of the most serious drawbacks of our military organization.

To-day the M.T. officer of the Unit is, as a rule, an Infantry officer, a member of the same "family", taken away from other duties.

When he is not an Infantry officer, but has been transferred there on the presumption of his specific competence, owing to insufficiency of autonomy, he gets loaded with all the troubles and difficulties of the Unit and is only useful in so far as he becomes the scapegoat of the same Unit. Under these conditions he cannot conclude anything being in the impossibility of doing so. He is overloaded with all the responsibilities and deprived of independence, he is not helped, he is a victim of the prejudice "Hierarchy at all costs".

If this "intruder" - as it almost always happens - understands the situation, he immediately ends the fighting experiment according to the abused formula of "who makes me do it".

Then, in order to get out of this ambiguous position, it is necessary to have a solid M.T. organization, that will not risk of having its intention of a possible compromise the Units may be able to obtain and to offer, nullified.

Therefore independence should be the first condition of such an organization.

The officers and O.R.s, chosen with the greatest care, should be rapidly and clearly trained and sent to the Units as an independent organization, free from any subordination other than the internal organization with regard to officers and O.R.s of the Unit.

An Inspectorate section will then be able to develop its activity working for the efficient carrying out of the service.

It is certain that as this is a Unit service, those that are entrusted with the duty of inspecting its careful

3673

an Infantry officer, a member of the same "family", taken away from other duties.

When he is not an Infantry officer, but has been transferred there on the presumption of his specific competence, owing to insufficiency of autonomy, he gets loaded with all the troubles and difficulties of the Unit and is only useful in so far as he becomes the scapegoat of the same Unit. Under these conditions he cannot conclude anything being in the impossibility of doing so. He is overloaded with all the responsibilities and deprived of independence, he is not helped, he is a victim of the prejudice "Hierarchy at all costs".

If this "intruder" - as it almost always happens - understands the situation, he immediately ends the fighting experiment according to the abused formula of "who makes me do it".

Then, in order to get out of this ambiguous position, it is necessary to have a solid M.F. organization, that will not risk of having its intention of a possible compromise the Units may be able to obtain and to offer, nullified.

Therefore independence should be the first condition of such an organization.

The officers and O.R.s, chosen with the greatest care, should be rapidly and clearly trained and sent to the Units as an independent organization, free from any subordination other than the internal organization with regard to officers and O.R.s of the Unit.

An Inspectorate section will then be able to develop its activity working for the efficient carrying out of the service.

It is certain that as this is a Unit service, those that are entrusted with the duty of inspecting its careful carrying out, must have the quality and task of collaborators in the interest of the service itself and not in the interest of the Unit.

Their duties would be well defined if complete and precise rules were given.

Their technical knowledge would allow them a permanent liaison with the repair organizations, from whom they would receive the data for their most efficient assistance, thus eliminating the present complete absence of collaboration between Units and RELE, RASC and ORD services.

-5-

I have talked of protective measures. To this I can add that an organization so constructed would be an excellent regimental school giving further training possibilities to the classes coming out of future schools.

6.-

What I think about is a centralized technical organization including transport, repairs, spares, technical policy and inspection services. An organization that for a first nucleus should take advantage of officers and O.R.s having already a mature experience of allied methods of which we cannot do without, even if we have to blend them with our old one.

We should thus prepare the way for the solution of many problems of the technical branches, among which the maintenance problem, which is so urgent and so much more difficult to solve.

Sgd. Umberto Utili
(General Commander)

T/40

3413

785020

Sgt. Umberto Utili
(General Commander)

3413

T/40

CG.

COMANDO DIVISIONE DI FANTERIA "LEGNANO"
Ufficio Automobilistico

Bergamo, li 25 aprile 1946, -

SINTESI DEGLI ARGOMENTI CHE VENGONO TRATTATI COL
COLONNELLO BLUNT.

- 1°) Il Ministero Guerra vuole dar vita ad un organo tecnico coordinatore che si interessi esclusivamente dei materiali alleati. Questa necessità è emersa dopo che le cinque divisioni sono passate alla sua diretta dipendenza. La creazione di questo organismo è originata essenzialmente da due motivi:
- a) scarsa conoscenza dei materiali alleati;
 - b) nessuna o scarsa conoscenza della organizzazione inglese che è stata data alle divisioni italiane e - penso - debba essere mantenuta.

- 2°) A questo organismo è stata data l'autorità di agire a nome e per conto del Ministero per coordinare i servizi riparazioni presso officine civili e approvvigionare ricambi presso l'industria civile mediante un piano organico ed uniforme per tutte le Unità.

- 3°) Penso che questo lavoro non potrà dare i risultati da tutti auspicati se nello stesso tempo non si provvede a:
- a) tradurre e codificare, con quegli adattamenti ritenuti necessari per meglio adeguarli alla mentalità italiana, le varie norme tecniche inglesi;
 - b) tradurre e codificare le norme inglesi che trattano la organizzazione e funzionamento delle officine e dei magazzini;
 - c) addestrare praticamente il personale M.T. sia per quanto interessa la razionale manutenzione dei materiali che la loro buona conservazione.

- 4°) Per mettere in atto quanto precede, ritengo sia indispensabile:
- a) completarmi la dotazione delle pubblicazioni inglesi;
 - b) concedermi il personale tecnico inglese necessario per aiutare i traduttori sia nella parte che interessa la terminologia tecnica vera e propria altrimenti intraducibile, sia per collaborare nella individuazione di alcuni particolari onde attribuire ad essi la ~~esatta~~ corrispondente esatta denominazione italiana.

- 5°) Sono in corso di avanzata preparazione le seguenti Norme:
- a) organizzazione e funzionamento di un'officina di 2° e 3° linea;
 - b) organizzazione e funzionamento di un magazzino per officina di 2° e 3° linea;

b) nessuna o scarsa conoscenza della organizzazione inglese che è stata data alle divisioni italiane e - penso - debba essere mantenuta.

2°) A questo organismo è stata data l'autorità di agire a nome e per conto del Ministero per coordinare i servizi riparazioni presso officine civili e approvigionare ricambi presso l'industria civile mediante un piano organico ed uniforme per tutte le Unità.

3°) Penso che questo lavoro non potrà dare i risultati da tutti auspicati se nello stesso tempo non si provvede a:

- a) tradurre e codificare, con quegli adattamenti ritenuti necessari per meglio adeguarli alla mentalità italiana, le varie norme tecniche inglesi;
- b) tradurre e codificare le norme inglesi che trattano la organizzazione e funzionamento delle officine e dei magazzini;
- c) addestrare praticamente il personale M.T. sia per quanto interessa la razionale manutenzione dei materiali che la loro buona conservazione.

4°) Per mettere in atto quanto precede, ritengo sia indispensabile:

- a) completarmi la dotazione delle pubblicazioni inglesi;
- b) concedermi il personale tecnico inglese necessario per aiutare i traduttori sia nella parte che interessa la terminologia tecnica vera e propria altrimenti intraducibile, sia per collaborare nella individuazione di alcuni particolari onde attribuire ad essi la ~~esatta~~ corrispondente esatta denominazione italiana.

5°) Sono in corso di avanzata preparazione le seguenti Norme: ³⁴¹²

- a) organizzazione e funzionamento di un'officina di 2^a e 3^a linea;
- b) organizzazione e funzionamento di un magazzino per officina di 2^a e 3^a linea;

- c) doveri del comandante di L.A.D.;
- d) funzionamento di un L.A.D.;
- e) dotazione materiali di un L.A.D.;
- f) programmi per corsi di scuola guida;
- g) norme per il servizio soccorso e recupero;
- h) veicoli a trazione meccanica - registro automezzi e norme per la gestione C. e L. -o-†

./.

6°) Necessita tradurre, sia pure in forma sintetica, le seguenti pubblicazioni editte dalle varie Case costruttrici:

- a) cataloghi dei ricambi;
- b) uso e manutenzione dei veicoli;
- c) norme per le riparazioni.

7°) Dotazioni di macchina:

Quasi tutti i veicoli risultano privi di dotazioni di macchina, perciò riesce difficile praticare la razionale manutenzione.

Necessita avere:

- a) l'elenco descrittivo degli attrezzi che compongono la dotazione per ciascun tipo di veicolo;
- b) anche a titolo di prestito una dotazione per tipo onde provvedere al necessario allestimento.

8°) Ricambi:

Il Ministero Guerra mi comunica che la MMIA non ha concesso autorizzazione perché i ricambi per armi vengano fatti allestire dalle fabbriche militari. Ciò perché la MMIA ha precisato che essi verranno forniti da fonte alleata, come dalla stessa fonte perverranno i ricambi per i veicoli ed i mezzi di collegamento.

Ha precisato altresì che detti materiali sono già per giungere da Pontecagnano.

Le divisioni da cinque mesi sono prive di qualsiasi ricambio e ciò ha condotto ad un logoramento eccessivo dei materiali.

Non so se è fino a qual punto la notizia ministeriale sia esatta. Penso, però, che si tratti semplicemente ~~dei~~ ricambi promessi a suo tempo e determinati dal presunto fabbisogno per 60 giorni.

Se così è noi dobbiamo attrezzarci ed in tempo utile se vogliamo che il materiale non deperisca ulteriormente.

Questi ~~materiami~~ ricambi sono stati avviati all'O.A.R.E. di Bologna. A mio parere è un errore perché è stato confuso l'O.A.R.E. col Workshops REME inglese.

A Bologna vengono riparati solamente veicoli. Quindi l'O.A.R.E. può paragonarsi ad una sezione di Workshops REME, ma per completarla occorre creare altre due officine o meglio ancora - altre tre e cioè: una per cannoni - una per armi individuali e automatiche - una per mezzi di collegamento.

Esse potrebbero essere, nell'ordine:

- Arsenale di Torino o Piacenza per i cannoni;
 - Fabbrica armi R.E. di Gardone ~~14~~ V.T. per armi individuali e automatiche;
 - Officina del genio di Pavia per i mezzi di collegamento.
- Da ciò emerge che il materiale inviato a Bologna dovrebbe essere accentrato, invece, in un organismo a se stante che con l'O.A.R.E.

80)

Ricambi:

Il Ministero Guerra mi comunica che la MMIA non ha concesso autorizzazione perché i ricambi per armi vengano fatti allestire dalle fabbriche militari. Ciò perché la MMIA ha precisato che essi verranno forniti da fonte alleata, come dalla stessa fonte perverranno i ricambi per i veicoli ed i mezzi di collegamento.

Ha precisato altresì che detti materiali sono già per giungere da Pontecagnano.

Le divisioni da cinque mesi sono prive di qualsiasi ricambio e ciò ha condotto ad un logoramento eccessivo dei materiali.

Non so se è fino a qual punto la notizia ministeriale sia esatta. Penso, però, che si tratti semplicemente ~~dei~~ ricambi promessi a suo tempo e determinati dal presunto fabbisogno per 60 giorni.

Se così è noi dobbiamo attrezzarci ed in tempo utile se vogliamo che il materiale non deperisca ulteriormente.

Questi ~~materiali~~ ricambi sono stati avviati all'O.A.R.E. di Bologna. A mio parere è un errore perché è stato confuso l'O.A.R.E. col Workshops REME inglese.

A Bologna vengono riparati solamente veicoli. Quindi l'O.A.R.E. può paragonarsi ad una sezione di Workshops REME, ma per completarla occorre creare altre due officine o meglio ancora - altre tre e cioè: una per cannoni - una per armi individuali e automatiche - una per mezzi di collegamento.

Esse potrebbero essere, nell'ordine:

- Arsenale di Torino o Piacenza per i cannoni;
 - Fabbrica armi R.E. di Gardone ~~Vitt~~ V.T. per armi individuali ³¹ 17 e automatiche;
 - Officina del genio di Pavia per i mezzi di collegamento.
- Da ciò emerge che il materiale inviato a Bologna dovrebbe essere accentrato, invece, in un organismo a se stante che con l'O.A.R.E. non avesse nulla a che fare e che dovrebbe costituire il magazzino Base. Esso dovrebbe essere rifornito dalla industria civile e militare su commesse che dovrebbe fare l'organismo tecnico per materiali alleati a capo del quale sono stato posto.

Quali direttive dà il Sig. Colonnello?

90)

Pneumatici:

E' un problema serio. Tra poco i veicoli non circoleranno più per mancanza di pneumatici.

Ho trovato una Ditta, la S.A.P. che è in grado di ricostruirli e con ciò si potrebbe ancora tirare avanti, ma manca la gomma.

./.

Essa viene fornita all'Italia a mezzo dell'U.M.R.A.-Occorre-
rebbe farmi assegnare almeno un primo quantitativo di 50 tonnellate.

10*) Costruzione ricambi:

Ho trovato non poche Ditte che sono in grado di costruirli. Parte stanno già provvedendo all'allestimento per proprio conto.

Altri ricambi potrebbero essere agevolmente costruiti presso gli Arsenali di Torino e Piacenza.

Accludo elenco delle Ditte.

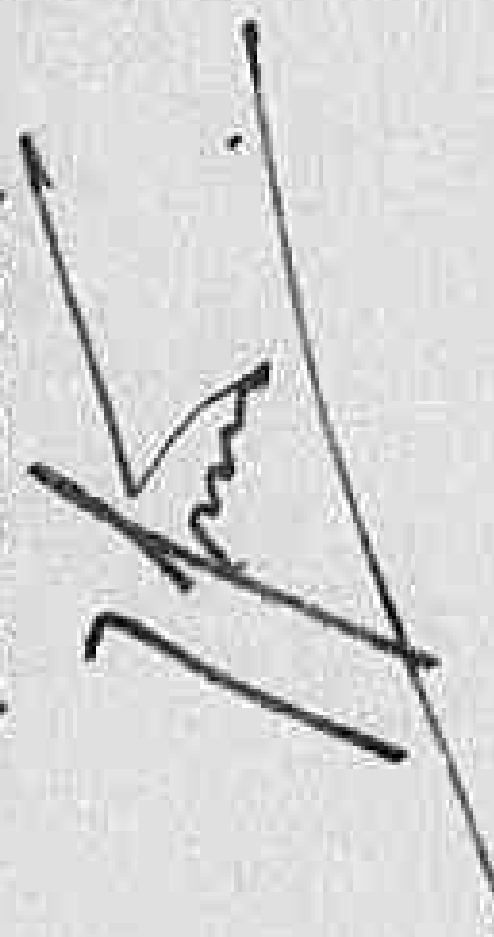
11*) Riparazioni esterne:

Ho trovato varie officine in grado di fare revisioni.

Ad oggi ho già ritirato 12 motori da Jeeps.

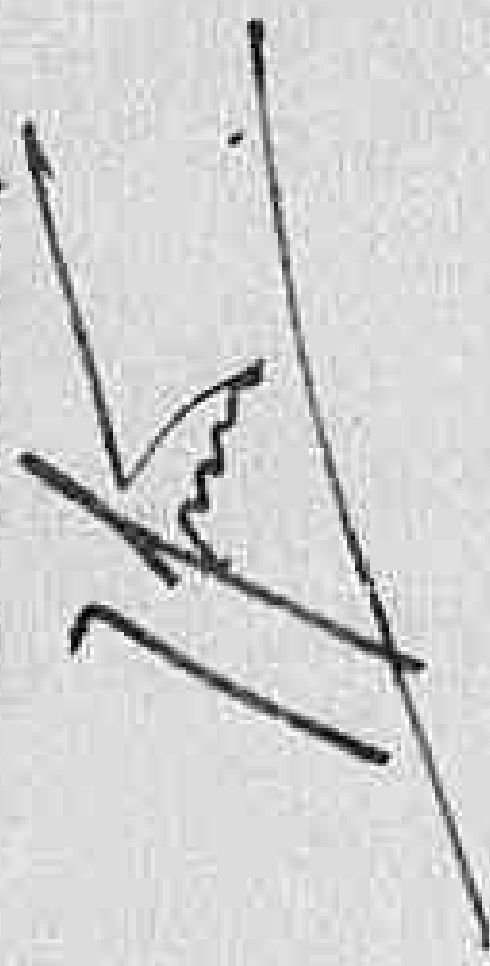
Un congruo numero è in lavorazione o in corso di consegna alle Ditte.

IL MAGGIORE CAPO UFFICIO AUTO
INCARICATO DAL M.G.
(P. Catalano)



Ad oggi ho già ritirato 12 motori da Jeeps.
Un congruo numero é in lavorazione o in corso di consegna alle Ditte.

IL MAGGIORE CAPO UFFICIO AUTO
INCARICATO DAL M.G.
(P. Catalano)



3410

TRANSLATION

HQ. "LEGNANO" INFANTRY DIVISION
Uff. Automobilistico

No. 07/2113

Bergamo, 24 April 1946

Subject: Repair Service, spares and tyres for m/vehs of allied makes.

To: Ministero della Guerra
Direz. Generale Artiglieria e Motorizzazione
Divisione Motorizzazione - Sez. 2.

ROMA

Ref. Circular No. 27.000 d/d 7 APR 46).

1) The duty I have been entrusted with of organizing, coordinating and controlling the repairs by outside firms and settling with them the prices for m/vehs spares of allied makes is in itself an important task.

2) As it appears that once the coordinating technical office of your Ministry start working they will have to take up again with greater freedom the organization of repair service as well as the services of supply, production and distribution of material for allied m/vehs, I think it is my duty to submit the following remarks and proposals:

3) The necessity for the creation of the new technical office is essentially a consequence of the fact that we must keep in working order allied equipment which is not known by everybody. That is the reason why I have been chosen for the job.

4) An office which limits its action to what I mentioned above will not, in my opinion, solve any problems satisfactorily. It is my belief that the problem of repairs and spares supply is strictly connected with training, organization and method.

5) Without the last three elements, the wkaps may work, the stores may issue equipment, but in the end it will be found that the work has been very heavy, that the material is badly worn out and that the m/vehs have been kept inefficient because our soldiers - and not only our soldiers - lack that motoring conscience which is the basis of the motorization of an Army.

As it is not possible to form this conscience in the twinkling of an eye, I set out in the enclosed Memorandum various proposals on which I take the liberty to draw your attention. The C.O. of the "Legnano" Div., in accepting this Memorandum, has recommended it to the attention of the Central Authorities with letter 07/2299 d/d 23 Apr 1946, copy of which I also enclose herewith.

1) The duty I have been entrusted with of organizing, coordinating and controlling the repairs by outside firms and settling with them the prices for m/vehs spares of allied makes is in itself an important task.

2) As it appears that once the coordinating technical office of your Ministry start working they will have to take up again with greater freedom the organization of repair service as well as the services of supply, production and distribution of material for allied m/vehs, I think it is my duty to submit the following remarks and proposals:

3) The necessity for the creation of the new technical office is essentially a consequence of the fact that we must keep in working order allied equipment which is not known by everybody. That is the reason why I have been chosen for the job.

4) An office which limits its action to what I mentioned above will not, in my opinion, solve any problems satisfactorily.

It is my belief that the problem of repairs and spares supply is strictly connected with training, organization and method.

5) Without the last three elements, the wkaps may work, the stores may issue equipment, but in the end it will be found that the work has been very heavy, that the material is badly worn out and that the m/vehs have been kept inefficient because our soldiers - and not only our soldiers - lack that motoring conscience which is the basis of the motorization of an army.

As it is not possible to form this conscience in the twinkling of an eye, I set out in the enclosed Memorandum various proposals on which I take the liberty to draw your attention. The C.O. of the "Iagnano" Div, in accepting this Memorandum, has recommended it to the attention of the Central Authorities with letter 07/2299 d/a 23 Apr 1946, copy of which I also enclose herewith.

6) Once this blank is filled it will be indispensable not to limit oneself in sending out orders and their consequent acknowledgment, but we shall have to begin training M.T. personnel of the Units in an entirely practical way, teaching them the M.T.O. duties and their practical execution.

7) All this, however, is not sufficient.

There are a great many allied technical regulations that are the consequence of six years war, that would be useful to assimilate and condify. These regulations regard the organization and working of the wkaps and depots, the rules for the supply of the C. & L. and their administration and the maintenance of the m/vehs on charge. There are all the publications relating

....2

to the instructions for repair of every type of vehs (with description of their special equipment), the publications regarding the use and maintenance of the various types of m/vehs, which are very useful to the drivers, and the catalogues for spares.

There are also periodical technical publications dealing with the gradual modifications of the material, and other technical instructions.

In my opinion it would be necessary to organize a section for the translation and codification of these publications. This work could not be carried out without the help of specialized English personnel.

8) The manufacture of spares, as per circular N.27.000 d/d 7 Apr 46, could be carried out either through the new office, or through O.A.R.E. - This would lead either to an interest being taken in the matter by both parties, or to the negligence of both of them. Besides the Arsenal would thus come in contact with two separate organized bodies for the same questions.

Sgd: P. Catalano (Major)
CME.
HQ. "Legnano" Inf. Div.

7/42

3408

STATION

MINISTERO DELLA GUERRA
DIREZIONE GENERALE ARTIGLIERIA E MOTORIZZAZIONE
Divisione Motorizz. - Sez. 2.

No. 27000/DH

Roma, 7 April 1946

Subject: Repair service of spares & tyres for vehs of allied makes.

To: HQ. "Legnano" Inf Div
Uff. Automobilistico

and for information:

To the Cabinet - Section II
S.M.R.E. - Uff. Servizi

" " " Ordineamento

HQ. "Cremona" Inf. Div.

" " " " "

" " " " "

" " " " "

Comando Scuola Generale Militare

Comando Militare Terr.le, Dir. Rip. Auto

" " " " "

" " " " "

" " " " "

" " " " "

" " " " "

All' Arsenalale R.E.

" " " " "

Uff. Approvv. Auto. R.E.

O.A.R.E.

6° Magazzino Ricambio Auto

" " " " "

- 1). A proposal is under consideration for the opening of a technical coordinating Office which will superintend the repairs of m/vehs of allied makes and the supply and allocation of spare parts.

- 2) While waiting for the opening of such an office it is essential to coordinate at once the repair of engine assemblies with well equipped civilian wksps and with Party Arsenal of Torino and Piacenza, thus avoiding the possibility that the Divisions address themselves to unknown firms with the consequent danger of unscrupulous execution of the work and high prices.

- 3). You will therefore have the duty to organize, coordinate and control the execution of such work in order to make it noticeably uniform at first and then regular and method according to a clear procedure.

- 4). First of all you will urgently visit and make selection of the principal m/vehs repair wksps in the military territory of each Div and neighbourhood.

Bergamo

Rome

Rome

Rome

Torino

Levico

Varese

Firenze

Cesano di Roma

Torino

Genova

Milano

Bologna

Firenze

Roma

Torino

Piacenza

Torino

Bologna

Bologna

Piacenza

3407

" "Volgoren"	Piorenze
Comando Scuola Generale Militare	Cesano di Roma
Comando Militare Terr.le, Dir. Rip. Auto	Torino
" " " " " " " "	Genova
" " " " " " " "	Milano
" " " " " " " "	Bolzano
" " " " " " " "	Piorenze
" " " " " " " "	Roma
All' Arsenal R.E.	Torino
" " " " " " " "	Piacenza
Uff. Approvv. Auto. R.E.	Torino
O.A.R.E.	Bologna
6° Magazzino Ricambio Auto	Bologna
3° " " " "	Piacenza

1). A proposal is under consideration for the opening of a technical coordinating Office which will superintend the repairs of m/vehs of allied makes and the supply and allocation of spare parts.

2) While waiting for the opening of such an office it is essential to coordinate at once the repair of engine assemblies with well equipped civilian wksp and with Army Arsenal of Turin and Piacenza, thus avoiding the possibility that the Divisions address themselves to unknown firms with the consequent danger of unscrupulous execution of the work and high prices.

3). You will therefore have the duty to organize, coordinate and control the execution of such work in order to make it noticeably uniform at first and then regular and methodical according to a clear procedure.

4). First of all you will urgently visit and make a selection of the principal m/vehs repair wksp in the military territory of each Div and neighbourhood.

The Turin and Piacenza Arsenal will be given priority in the choice.

5). As a rule each wksp will have to specialise in the repair of one type of engine or two types at most.

6). You will have to establish a scale of charges with each wksp with regard to labour and the invoicing of spares and other material.

With regard to labour the scale of charges drawn up by OARE of Bologna may be taken as a basis. On this charges an increase corresponding to the increased wages and general expenses will be made.

-2-

As to the spares, you may agree on an increase on the price list with the firms who have already started manufacturing.

- 7). The prices agreed on for labour and the invoicing of spares may be revised according to the increases of wages and price fluctuations of raw material.
- 8). You will make an accurate list of the firms already constructing spares for allied vehs, coming to an agreement with them as to prices.
- 9). For the details that are not yet being constructed O.A.R.E. of Bologna will get the drawing from the original pieces and constructional accuracies and will appoint the Arsenal and suitable firms for mass production and just quotations.
- 10). ^{you have used} As the agreements with the Arty Arsenal and civilian firms (will gradually be concluded), the Divs will send them at once the engine assemblies to be repaired, or draw the spares and other material they may need paying the agreed price.
- 11). This Ministry is already in possession of a list of civilian firms for the execution of repairs, and other firms already manufacturing some types of spares for the Allies. We are sending you this information under separate cover and we shall write to you again as new information reaches us.
- 12). Each Inf Div will not centralise more than 50 efficient engines of various types. The others will be sent, after repairs, to O.A.R.E. stores, which will successively supply them against delivery of the same number of inefficient ones.
- 13). The newly opened office will take up more freely (as it will not be tied up to any HQ) the organization of engine assemblies repairs and other complete assemblies and parts (dynamoes, starter motors, coils, batteries etc) and their consequent distribution, thus freeing the Divs of the heavy task of dealing with civilian firms.
- 14). When the organization of the 6 Spares Depot ~~is~~ ^{is} completed, the Divs will address themselves direct to ^{the} drawing up the indent according to the enclosed ^{form 3106} ~~form 3106~~ ^{check}
- If the above depot did not happen to have some spares or other material, the Divs will be authorized to buy them at the most economical price from civilian firms within the limits established by the administrative rules now in force.
- 15). For the tyres of allied manufacture a store will be opened at the O.A.R.E.

10).

As the agreements with the Army Arsenal and civilian firms will gradually be concluded, the Divs will send them at once the engine assemblies to be repaired, or draw the spares and other material they may need paying the agreed price.

11).

This Ministry is already in possession of a list of civilian firms for the execution of repairs, and other firms already manufacturing some types of spares for the Allies. We are sending you this information under separate cover and we shall write to you again as new information reaches us.

12).

Each Inf Div will not centralise more than 50 efficient engines of various types. The others will be sent, after repairs, to C.A.R.E. stores, which will successively supply them against delivery of the same number of inefficient ones.

13).

The newly opened office will take up more freely (as it will not be tied up to any HQ) the organization of engine assemblies repairs and other complete assemblies and parts (dynamometers, starter motors, coils, batteries etc) and their consequent distribution, thus freeing the Divs of the heavy task of dealing with civilian firms.

14).

When the organization of the 6 Spares Depot ~~xxxxxx~~ is completed, the Divs will address themselves direct to it, drawing up the indent according to the enclosed form. *Jack* 3406

15).

If the above depot did not happen to have some spares or other material, the Divs will be authorized to buy them at the most economical price from civilian firms within the limits established by the administrative rules now in force.

For the tyres of allied manufacture a store will be opened at the C.A.R.E.

For the maintenance, supply, bookkeeping, transfer and distribution, the same rules contained in circulars 19400 - 15/5/1945 and 28000 - 3/12/1945 will apply.

Sgd: P. Minister
Properzi (Gen.)

T/39

SUBJECT : Engines.

(29)

Land Forces Sub Comm. A.C.
(M.M.I.A.) R O M E
ME/20/29

14 May 1946

EME, 6 B.L.U.

* 1. Herewith copy of R.E.M.E. Inspectorate publication
"Inspectorate Stands - Engines" which is forwarded to you for
your personal use.

2. Data contained in a/m publication is not to be
passed to Italian Military Authorities as all relevant data
is being compiled, translated and will be forwarded, in
duplicate, by this office to Maj. Catalano.

Ph Capt.,
for Lt.Col.A.D.M.E.
HQ., M.M.I.A.
3405

* Handled to Capt. Nelson.
14. 5. 46
at Ben.

Key
14 May

3.- Questo Ufficio Automobilistico è incaricato pertanto di organizzare, coordinare e controllare tali lavorazioni, oggi caotiche per necessità, così da renderle dapprima sensibilmente uniformi e poi regolate e meticolose secondo una chiara e snella procedura.-

4.- Innanzi tutto provvederà, con urgenza, a visitare e selezionare le principali officine riparazioni automobilistiche dislocate nell'ambito del territorio militare che risiede ciascuna Divisione ed in quelli vicini.-

Gli Arsenali di Artiglieria di Torino e Piacenza avranno la preferenza nella scelta.-

5.- Di massima ciascuna officina dovrà specializzarsi nella riparazione di un tipo ed al più due tipi di motori.-

6.- Con ciascuna officina questo Ufficio stabilirà un tariffario per le spese di mano d'opera e per la fatturazione dei ricambi e materiali vari.-

Per i primi potranno servire di base i tariffari compilati a suo tempo dall'O.A.A.B. di Bologna, che provvederà ad inviarli sui quali tratterà un aumento percentuale che risponda agli attuali costi dei salari e delle spese generali.-

Per i ricambi potrà concordare adatte percentuali di maggiorazione dei prezzi di listino delle ditte che ne hanno già iniziata la fabbricazione.-

7.- I prezzi pattuiti per la fatturazione della mano d'opera e dei ricambi saranno suscettibili di revisione - con opportune variazioni delle percentuali concordate - in relazione agli adeguamenti salariali ed alle oscillazioni del mercato delle materie prime.-

8.- Farà inoltre un'accurata statistica delle ditte che già costruiscono

340

principali officine riparazioni autoveicoli e selezionare le
ritate del territorio militare ove risiede ciascuna Divisione ed in
quelli vicini.

Gli Aresenali di Artiglieria di Torino e Piacenza avranno la pre-
cedenza nella scelta.

5.- In massima ciascuna officina avrà specializzarsi nella riparazione
di un tipo di autoveicoli.

6.- Con ciascuna officina questo Ufficio stabilirà un tariffario per
le spese di mano d'opera e per la fatturazione dei ricambi e mate-
riali vari.

Per i primi potranno servire di base i tariffari compilati a su-
tempo dall'O.I.R.E. di Bologna, che provvederà ad inviarli sui quali
li tratterà un aumento percentuale che risponderà agli attuali costi
dei salari e delle spese generali.

Per i ricambi potrà concordare adatte percentuali di maggiorazioni
dei prezzi di listino delle ditte che ne hanno già iniziata la fab-
bricazione.

340

7.- I prezzi pattuiti per la fatturazione della mano d'opera e dei ri-
cambi saranno suscettibili di revisione - con opportune variazioni
delle percentuali concordate - in relazione agli adeguamenti sala-
riali ed alle oscillazioni del mercato delle materie prime.

8.- Farà inoltre un'accurata statistica delle ditte che già costruisco-
no parti di ricambi per autoveicoli alleati ed anche con questo con-
cederà i prezzi più convenienti per i materiali prodotti.

././.

- 3 -

- 9.- Per i particolari non ancora costruiti, l'O.S.A. di Bologna, tratterà dai prezzi originali i disegni distruttivi e le relative tolleranze di lavorazione e prenderà accordi con gli Arsenali di Artiglieria e con le ditte civili idonee, per la loro produzione in serie e con seguente equa quotazione.
- 10.- A mano a mano che procederanno gli accordi con gli Arsenali di Artiglieria e con le ditte civili, questo Ufficio ne darà comunicazione allo scrivente e contemporaneamente ai Comandi di Divisione interessati perché invieranno loro senz'altro i gruppi motori da riparare ovvero attingano i ricambi ed altri materiali occorrenti corrispondendo i prezzi convenuti.
- 11.- Questo Ministero è già in possesso di nominativi di officine civili li adatte alle riparazioni e di ditte che già costruiscono alcuni ricambi per motori alleati. Si inviano a parte tali informazioni; queste saranno completate col giungere di nuove segnalazioni.
- 12.- Si disegna l'intento che presso ciascuna Divisione di Fanteria non vi siano accantonati complessivamente più di 50 motori efficienti dei vari tipi. I rimanenti, dopo la riparazione, saranno accentrati presso il Magazzino dell'O.S.A. che potrà successivamente distribuirli dietro verificate dei corrispondenti inefficienti.
- 13.- Superato il primo periodo di avviamento, il costituendo Ufficio riprenderà, con maggior libertà d'azione (non essendo legato da un Comando di Divisione) l'organizzazione delle riparazioni dei gruppi motori e degli altri gruppi meccanici ed apparecchi ausiliari (dinamo, motorini, carburatori, spintergeni, bobine, batterie) nonché quella dell'approvvigionamento e produzione dei ricambi, e la relativa distribuzione, liberando così le Divisioni del gravoso compito di trattare con ditte civili.
- 14.- Ultimata poi presso l'O.S.A., l'organizzazione del 6° Magazzino Ricambi (Mag. base ricambi alleati) le Divisioni rivoleranno diretta-

• rare ovvero attingere i ricambi ed altri materiali occorrenti con rispondendo i prezzi convenuti.

11.- Questo Ministero è già in possesso di nominativi di officine civili che ha dato alle riparazioni e di ditte che già costruiscono alcuni ricambi per motori alleati. Si inviano a parte tali informazioni; queste saranno completate col giungere di nuove segnalazioni.

12.- Si dispone intanto che presso ciascuna Divisione di Fanteria non vi siano accantonati complessivamente più di 50 motori efficienti dei vari tipi. I rimanenti, dopo la riparazione, saranno accentrati presso il Magazzino dell'U.I.R.I. che potrà successivamente distribuirli dietro voramento dei corrispondenti inefficienti.

13.- Superato il primo periodo di avviamento, il costituendo Ufficio riprenderà, con maggior libertà d'azione (non essendo legato a un Comando di Divisione) l'organizzazione delle riparazioni dei gruppi motori e degli altri gruppi meccanici ed apparecchi ausiliari (dinamo, motori, carburatori, spinterogeni, bobine, batterie, nonché quella dell'approvigionamento e produzione dei ricambi, e la relativa distribuzione, liberando così le Divisioni del grave compito di trattare con ditte civili.

14.- Ultimata poi presso l'U.I.R.I., l'organizzazione del 6° Magazzino Ricambi (Mag. base ricambi alleati) le Divisioni risolveranno diretta-

././.

- 4 -

mente alle stesse le richieste di ricambi, compilate secondo il mod. a. -
legato.

Per i ricambi ed i materiali di consumo di cui il magazzino rim-
tasse sprovvisto, le Divisioni sono autorizzate ad acquistarli alle
migliori condizioni, presso ditte civili nella stretta misura nec-
saria e nei limiti di spesa stabiliti dalle vigenti norme ammini-
strative.

15.- Per le gommature di fabbricazione alleata sarà costituito un mag-
zine gomme presso l'U.S.A.R.E.

Per la conservazione, rifornimento, contabilità, trasferimento, di-
stribuzione valgono le stesse modalità di cui alle circolari 194. A
in data 15.9.45 e 2826 del 3.12.45 che si allegano in copia.

In esse leggesi Divisioni di Fanteria al posto di Direzione Ripa-
zioni ed Officine Divisionali al posto dei Reparti Riparazioni.

E. C. C.

IL DIRETTORE CARC DIVISIONE
(Col. G. Balduino)

P. I L M I N I S T R O

Sto: Gen. I. C. Properzi

3401

R. 1.

Allegato n. 1

RICHIESTE PARTI DI RICAMBIO

RICHIESTA N.

REPARTO = INDIRIZZO

Data

N. DI CAT.	DESCRIZIONE DELLE PARTI RICHIESTE	QUANTITA' richieste	QUANTITA' ricevute	DATA DI CONSEGNA

Consegna autorizzata

Firmate

IN COMANDO

Visto del Capo Uff. del Con.Div.

.....

N.B. le richieste dovranno essere fatte separatamente per ciascuna marca e tipo di automotorenzi.

3400

RICHIESTA PARTI DI RISAMBIO

RICHLEBA F.....

data.....

[illegible]

Consejo de autorizada

pe Uff. del Con.Div.

devranno essere fatte separatamente
area e tipo di automotorezzi.-

0045

785020

ME/30/57

RECEIVED 25 MAR 1946
21

Subject : Civilians Contracts - Overhaul of Allied engines.

To : A.D.M.E.
Land Forces Sub Comm
A.C. (L.M.I.A.) ROME

R.E.M.E. Branch
1st British Liaison Unit
Tel. 44638 Turin
1/EME/34

SEV 8
Level

dated 20 March '46. Ref. your ME/30 dated 8 March '46 and our signal

Herewith confirmation figures for return requested:-

" MANTOVA " Infantry Division:-

N I L

" CREMONA " Infantry Division:-

Jeep	No. 24
P.U.	" 1
Dodge 15 cwt .	" 11
" 3 ton .	" 1
Ford 15 cwt .	" 1
Austin 3 ton .	" 6
M/C Triumph .	" 8
" Ariel .	" 5

57

3399

Field.
23/3/'46.

Whitney.

Capt. E.M.E.
1st. B.L.U.

" MANTOVA " Infantry Division:-

N I L

" CREMONA " Infantry Division:-

Jeep	No. 24
F.U.	" 1
Dodge 15 cwt .	" 11
" 3 ton .	" 1
Ford 15 cwt .	" 1
Austin 3 ton .	" 6
M/C Triumph .	" 8
" Ariel .	" 5

3399

Field.
23/3/46.

Whitney.

Capt. E.M.E.
1st. B.L.U.

R 23/3/46

ME/30/51

20

MIA

3 BLU

ME/30

RESTRICTED

UNDERSTAND G A T A L A H A HAS BEEN APPOINTED BY
MIN OF WAR TO COORDINATE REPAIR IN CIVILIAN FIRMS OF
ENGINES FROM INF DIVS (.) RECOMMEND YOU ATTEND HIS CONFERENCE
ON 25th AND REQUEST BRIEF REPORT ON PLANS MADE WHICH
SHOULD TAKE ACCOUNT OF G A R E (.) BY ME/30 OF 19 MAR
REFERS (.)

3398

IMMEDIATE
RECE BRANCH

A. BLUNT Lt.Col.

22/3/51

785020

LRKE V MEAV NR 22205&

FROM MEME 4 BLU

221200B

INFO ADME LAND FORCES SUB CONN AC MMIA ROME

GR 15

BT

E/4/22 (.) U/C (.) REF SIGNAL ME /30 PXX OF 19 MARCH (.) MLETTER

ME/30 OF 16 FEB NOT RECEIVED

BT

SENT NR 222054 VW KK

RECD

HOS

AT

1955

AR AND TNK U

RECEIVED 23 MAR 1946

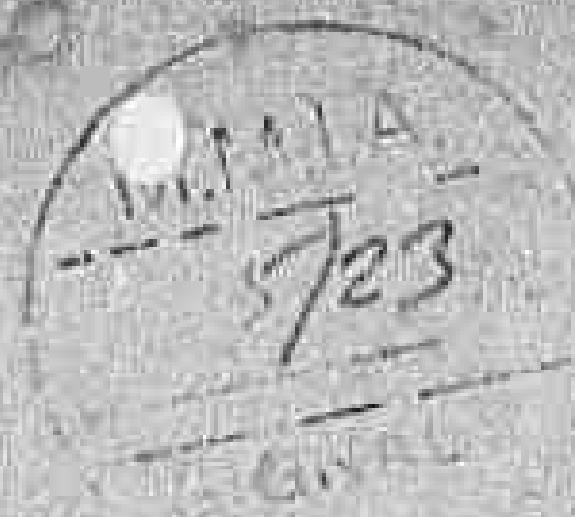
1625

3397

Designated a copy of this letter with this signal

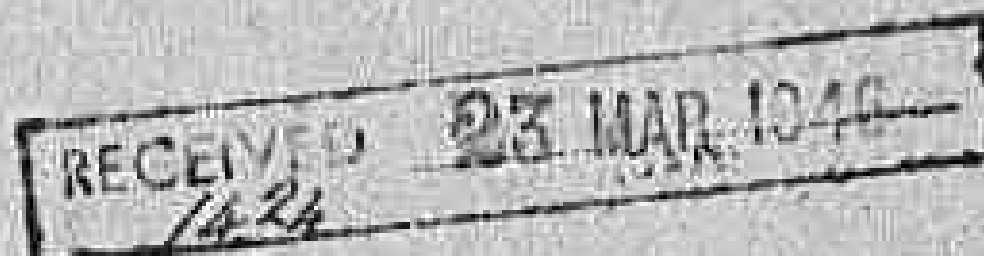
785020

LRKBV MEAV SRL 222681
FROM E M E 1 B L U 22 ---- B
TO M M I A ROME
GR -- BT
E M E/1/36 (.) U/C (.)
YOUR ME/30 OF 19 (.) A.C K
BT
SENT SRL 2061 SGV 2300/22 B 3
RED NR 77/ 2310 LA KK



MMIA

761/22



3396

MEQ 30/46

19

Subject :- Engine overhaul at O.A.R.S.

Land Forces Sub Comm, A.S.
 (M.A.I.A.) Roma
 M/30
 19 March, 46.

To : M.O's RMSE 1, 3, 4, 6 RMU's.

The following is forwarded for info.:-

"Under reference War Office letter 21300/WY1/DE Prot. dated the 23rd Jan. 46, and to all Infantry Div. Hqs for action and all Territorial Commands for information, the Infantry Divs should now send inefficient engines and complete ineff. assemblies to O.A.R.S. for repair."

3395

R
 19 MARCH

W. J. R. 21
 Lt. Col.
 A.S.S.
 M.A.I.A.

WBR/ir

785020

ME/30/54

RECEIVED - 25 MAR 1946
128

Subject: Civilian Contracts.-
Overhaul Allied Engines.

REME BRANCH
HQ: 3 British Liaison Unit

To: A.D.M.E.
Land Forces Sub-Comm. A.C.
M.M.I.A.

ME/MT/70
22 March 1946

Your ref. ME/30 of 8 March 46.

The "Legnano" Inf. Div. have had approximately 20 engines overhauled up to the time of writing. Vehicle engines have been overhauled by BRAVA of Brescia, whilst M/cycles engines have been repaired by a small firm in Milan.

Numbers and types of engines are as follows:

Jeep	9	Bedford	3
Ford	3	BSA m/cs	5

Catalano is keeping a close check on the performance of these engines with a view to further contract.

CMF.

S/Capt.
(W.J. Stocker)
EME: 3 British Liaison Unit

R
25/3/46

785020

139
 FROM V. MEST. NR262379
 FROM R.E.E.//// R.E.M.T. 1 P 1 3 2015000
 TO R.E.E.//// R.E.M.T. 1 P 1 3 2015000
 SK45

RECEIVED
 139
 MAR 1946

0168
 2/21
 16
 SIGNAL

UNCLASSIFIED (.) RE: 1 (.) REF YOUR LETTER RE THINGS REPAIRED W/111
 CIVIL WORKSHOPS (.) MANTOVA MIL (.) CREMONA JUMP 24 (WENTRY FOUR) (.)
 P.O. STANDARD 1 (ONE) (.) BOGE 15 CUT 11 (ELEVEN) (.)
 DOZSE 3 TON 1 (ONE) (.) AUSTIN 3 TON 6 (SIX) FORD 15 CUT 1 (ONE)
 MON/111 MOTOR CYCLES 13 (THIRTEEN)

BT 2015000
 SENT NR262379 RJ AT 210537 H

MR 75 TOR 2033 J R D1

R Reme

3393

2/1/46

M5/30/50

M.M.I.A.

21

B

3 B.L.U.

ME/30

UNCLASSIFIED

FOR S/C/ REME (.) REP ME/30 OF 8 MARCH (.) PLEASE
REPLY IMMEDIATELY (.)

IMPORTANT
REME

W.S.KINDL Capt.

3392

785020

RECEIVED 60 MAR 1946
1372

LRKB V MBGE NR 19124
 FROM ROME INCREMENT 6 B L U .
 TO HQ MMIA ROME
 BT
 EME /41/ .4 . U/C. RF YOUR ME /30
 FOLGORE INF DIV NIL RETURN .

191400 B

DATED 8 MAR . 46 .

75
 SNT AY AR K
 CC REF IMI REF YOUR L1
 L1/30 ??
 YOUR ME/30
 RD 191708A FB

AR TKS

3391

ME/30/42
Subject :- Engine Overhaul - Allied Vehicles.

Land Forces Sub Comm, A.C.
(M.M.I.A.) ROMA
ME/30
19 March. 46.

Direzione Generale

Artilleria e Motorizzazione.

Ministry of War.

Referring to your letter 2289/DM of 7 Feb. 46, envisaging the repair of these engines by civilian firms, GHQ are not in favour of the CEMSA organisation repairing engines in any building or store which is now employed on work on behalf of the British Army. This indicates that they will oppose the CEMSA or CAPRONI DI TALLERO working for the Italian Army, but they point out that the CAPRONI plant at PONTE SAN PIETRO maybe capable of carrying out this work.

Now that the five Infantry Divisions have been given power to get engines overhauled by civilian firms up to 100,000 lire it seems absolutely essential to appoint an officer from the Ministry of War (preferably in Turin or Milan) to act as the controlling officer for these contracts so that he could allocate repaired engines to the divisions and to the O.A.R.E. at Bologna. This seems a most pressing and urgent matter.

So as to build up a stock of repaired engines at Bologna it is desirable to limit the holdings of the Infantry Divisions to fifty engines (to include all types) and for the rest to be sent to the O.A.R.E. In the matter of allocation of repaired engines the O.A.R.E. must be given the same priority as the divisions, and the commandant must be given the same financial powers of local contract as are given to the divisions.

In passing it is reported that :-

Referring to your letter 2289/DM of 7 Feb. 46, envisaging the repair of these engines by civilian firms, CHQ are not in favour of the CEMSA organisation repairing engines in any building or store which is now employed on work on behalf of the British Army. This indicates that they will oppose the CEMSA or CAPRONI DI TALIEDO working for the Italian Army, but they point out that the CAPRONI plant at PORTO SAN PIETRO maybe capable of carrying out this work.

Now that the five Infantry Divisions have been given power to get engines overhauled by civilian firms up to 100,000 lire it seems absolutely essential to appoint an officer from the Ministry of War (preferably in Turin or Milan) to act as the controlling officer for these contracts so that he could allocate repaired engines to the divisions and to the O.A.R.E. at Bologna. This seems a most pressing and urgent matter.

So as to build up a stock of repaired engines at Bologna it is desirable to limit the holdings of the Infantry Divisions to fifty engines (to include all types) and for the rest to be sent to the O.A.R.E. In the matter of allocation of repaired engines the O.A.R.E. must be given the same priority as the divisions, and the commandant must be given the same financial powers of local contract as are given to the divisions.

In passing it is reported that :-

"Trione - Ricambi" of Milan

and "Regnietti - Corsini" also of Milan have made engine parts such as bearings, pistons and rings for GMC, Dodge, Chevrolet, Bedford and Jeep engines; and that -

"Fratelli de Leon" of Turin has made electrical components for Allied vehicles.

- 2 -

If this is correct report the provision of components for engine overhaul will be accelerated as these firms will already have the designs available ; but in case this does not prove to be true, it is strongly urged that you order the O.A.R.A. to prepare manufacturing drawings of pistons, rings and bearings for the types of engine they will be handling, using new parts as samples from which to take the dimensions.

The BLU at Bologna will lend every assistance in obtaining the loan for this purpose of the samples needed.

AB/ir

AB/ir
Lt. Col.
A.D.A.N.
M.F.I.A.

Copy to :- BME 1, 3, 4, 6 BLU.

You will be advised the name and address of the officer mentioned herein as soon as it is known.

You are to assist in any way possible in getting engines overhauled.

3389

LRKB V MEAV NR162011 A/MERW A/MEBS

ME/30/43

MMIA

N37/16

12

Reme.

AP

ME/30

LFA

LRKB V MEAV NR162011 A/MERW

FROM EME 4 BLU

161050A

TO ADME LAND FORCES SUB COMMISSION AC MMIA ROME

QSH GR42 BT

E416(.) UNCLAS(.) REF YR ME/30 DATED 3/// 8 MAR(.)

JANUARY AND FEBRUARY NIL(.) 3 ENGINES UNDERGOING

OVERHAUL AT CIVILIAN FIRM TO TEST

STANDARD(.) NOT YET COMPLETED(.) NAME OF FIRM GIVEN IN

S I T R E P NO SR/14(.) WOULD APPRECIATE NAMES OF

OTHER FIRMS WILLING TO UNDERTAKE REPAIR// REPAIRD/// R E P A I R S

BT

THI --

SENT NR011 AT 1515 EAD B2 K

R 1515 ROMERO

RECEIVED 18 MAR 1943

3388

785020

ME/30/44

RECEIVED 18 MAR 1948

Subject:- Civilian Contracts
Italian Army

GENERAL HEADQUARTERS CMT

Tele No. Freedom 349

GHQ/8022/7/5/Q(AE)

15 Mar 46

Land Forces Sub Commission AC, MILA.,
ROME

ME/30/46

Reference your ME/30 of 4 Mar 46.

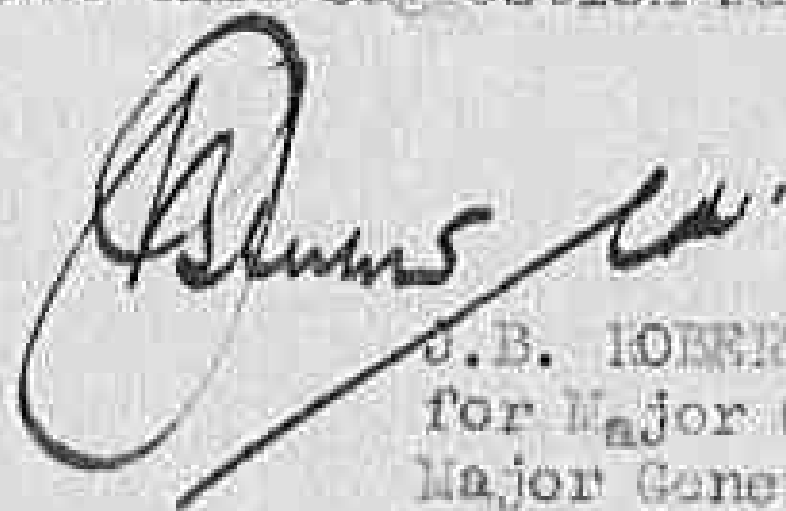
1. The above mentioned letter has already been dealt with departmentally by REEC in this HQ letter ref ME/D/8600 dated 9 Mar 46.

2. It is regretted that assistance in this specific problem cannot be given but the difficulties will doubtless be appreciated. In particular:

(a) The control of men working on the project for the purposes of accounting is the responsibility of the resident Army Inspectors. This would be impossible if outside work were permitted within the workshop.

(b) You state that few stores are available for repair. If WD stores as well as Italian Army stores are to be fed into the same shop, control would be most difficult if not impossible.

3. Your attention is drawn to para 3 of ME/D/8600 dated 9 Mar 46. It is hoped that this suggestion may be of some assistance to you.



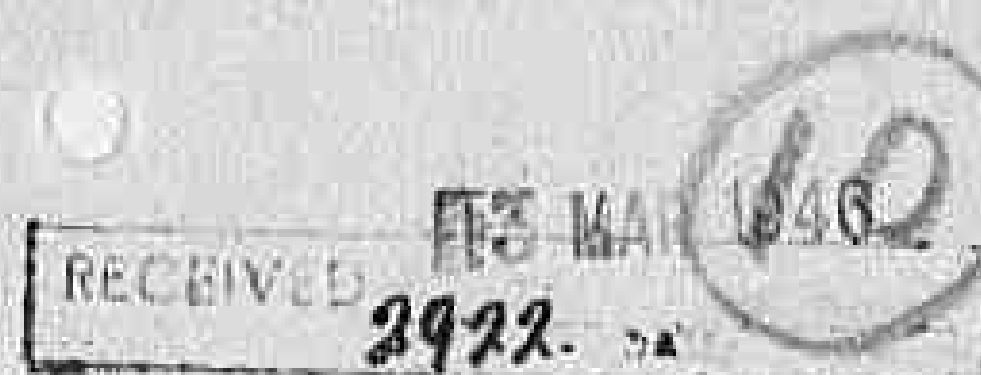
S.B. ROBERTSON, Colonel,
for Major General,
Major General, Administration.

JJP/FMA

3387

ME/30/41

7 BRITISH LIAISON UNIT

FLORENCE

RSE: BLU/43

Florence, 11 March 1946Subject : Civilian Contracts-Overhaul of Allied EnginesTo : R.E.M.E - 6 B.L.U - GMP

ME/30

Revised 1802

Herewith copy of MMIA letter ME/30 dated 8 March 1946, for
your necessary action.

D.S.L. GREGSON
Major
7 BLU

3386

Copy: M.M.I.A -

ME/00/40

(9)

RECEIVED 11 MAR 1946
2495

Rene

GENERAL HEADQUARTERS
Central Mediterranean Force
REME

FREEDOM 502

Subject:- Civilian Contracts - Italian Army

ME/D/8600

To:- Land Forces Sub-Commission AG
(LFLA), ROME (For ADME)

9 Mar 46

Reference your ME/30 dated 4 Mar 45.

1. The proposals contained in the above-quoted letter are considered impracticable and cannot be accepted.

2. Whilst it is not intended to hinder the efforts of any of the Caproni organisations in their efforts to rehabilitate themselves by the securing of contracts for repair and manufacture on behalf of the Italian Army, such contracts cannot be carried out within any building or store which is now employed on work on behalf of the British Army within the framework of the Caproni Organisations.

3. For your information the Caproni Organisation has at POME SAN PIETRO (Telephone: BERGAMO 4091) installations which would be fully capable of carrying out the repairs which you require.

EME 3 BLU instructed verbally by inspect report.

R. A. W. H. E. T.
R.A. W. H. E. T., Brigadier,
Director of Mechanical Engineering.

3385

R
94-3-16

MOE/30/37

(8)

SUBJECT: Civilian Contracts - Overhaul of Allied Engines.Land Forces Sub Comm.
A.C. (M.M.I.A.) ROME
ME/30

8 March 46

RME's, 1, 3, 4, 7 BIU's.

See 21, 18, 16, 15, 14, 12

As you know each Infantry Division is allowed to get engines overhauled by civilian firms and is allowed to spend up to 100,000 lire on any vehicle every three months (Authority: Ministry of War letter).

Will you please inform me by 20 March the number of engines overhauled in January and February by civilian firms for each of the Infantry Divisions.

W. J. R. *[Signature]*
Lt. Col.
A.D.N.E.
M.M.I.A.

AE/ lv

3384

8/3/46

MC/39/30
 Subject :- Civilian Contracts - Italian Army.

7
 Land Forces Sub Comm, A.C.

(M.M.I.A.A.) ROME

ME/30

4 March, 46.

D.M.E. O.H.Q.

1. Further to my ME/30 of 1 Feb and your ME/20/5600 of 20 Feb.

The Italian War Ministry have instructed their Director of Repairs in MILAN to contact the civilian CEMEA and CAPRONI firms to find out what amount (if any) of engine overhaul these firms can perform for the Italian Army on Allied types of engines held mainly by the ^{former} Combat Groups.

2. The CEMEA firm consider that they could undertake such work providing they were allowed to set up a production line alongside the present one working for the Allies.

They would of course use a separate spares store and employ further staff and state that production for the Allies would not be affected.

3. It is hoped that this tentative arrangement will not interfere with your plans.

The need for engine overhaul facilities for the Allied types of vehicle is well known at your HQ and it is hoped that this project will commence to eat down the backlog of engines requiring overhaul. As the Italian Army has no "float" of engine assemblies nor a supply of components from Allied sources for reconditioning of engines you will appreciate the importance of their utilising civilian resources until their own base workshops is equipped to carry out this work.

383

1. Further to my ME/30 of 1 Feb and your ME/20/5600 of 20 Feb.

The Italian War Ministry have instructed their Director of Repairs in MILAN to contact the civilian CEMEA and CAPRONI firms to find out what amount (if any) of engine overhaul these firms can perform for the Italian Army on Allied types of engines held mainly by the Combat Groups.

2. The CEMEA firm consider that they could undertake such work providing they were allowed to set up a production line alongside the present one working for the Allies.

They would of course use a separate spares store and employ further staff and state that production for the Allies would not be affected.

3. It is hoped that this tentative arrangement will not interfere with your plans.

The need for engine overhaul facilities for the Allied types of vehicle is well known at your HQ and it is hoped that this project will commence to eat down the backlog of engines requiring overhaul. As the Italian Army has no "float" of engine assemblies nor a supply of components from Allied sources for reconditioning of engines you will appreciate the importance of their utilising civilian resources until their own Base Workshops is equipped to carry out this work.

AB/fr

CPB
Lt. Col.
A.D.M.S.
M.M.I.A.

Copy to : 'Q'

3, BLU - ref para 7 of ME/51trep/6 of 27 Feb.

3383

0-142

Declassified E.O. 12065 Section 3-402/HNDC No.

785020

RECEIVED

20 FEB 1946

102V

LRKB V MEAV NR 1 15
 FROM CAPT NELSON 191650A
 TO MMIA (FOR ADME)
 INFO LR. FRANCIOSI RENE 6 BLU
 QSH GR 40 BT

EME/9/15 UNCLASSIFIED(.) HAVE MADE INDUSTRIAL CONTACTS IN MILAN
 FOR LOCAL MANUFACTURE(.) SUGGEST THAT AUTHORITY BE DELEGATED TO
 MAJOR BELLUZZI BY WAR MINISTRY TO ENABLE HIM TO COORDINATE THESE
 FACILITIES(.) IF THIS IS POSSIBLE MEETINGS IN BOLOGNA BETWEEN
 BELLUZZI AND INDUSTRIAL REPRESENTATIVES CAN BE
 ARRANGED IMMEDIATELY AND A BALANCED SYSTEM OF MANUFACTURE OF
 REQUIRED MT SPARES ORGANIZED(.)

BT

SENT (GP) 2300 (B)K

RECD RH 2300

RH.

KK.

Co-ordinator (not Belluzzi)
 needed to control
 contract/rep
 CHIEF & ORRG. Milan

3382

785020

NR 314 QVR 2
LRKB V MEAV NR 314 QVR 2
FROM CAPT NELSON 191650A
TO LT. FRANCIOSI REME 6 BLU
INFO MMIA (FOR ADME)

QSH GR 40 BT
EME/9/14(.) UNCLASSIFIED(.) HAVE CONTACTED FIRMS IN MILANO CAPABLE
OF IMMEDIATE ENGINE AND ASSEMBLIES REPAIR(.) HAVE SUGGESTED
MEETING WITH YOURSELF AND MAJOR BELLUZZI IN BOLOGNA(.) BORROMEO
MAKING ARRANGMENTS(.) PLEASE CONTACT LATTER AT MILANO 87146(.)

BT
SENT (GP) 2259 A(B)K
RECD RH. 2259

AR . KK.

RECEIVED 20 FEB 1946
1045 (DATE)

N 6/20



ME/30/27

RECEIVED 23 FEB 1946
2086GENERAL HEADQUARTERS
CENTRAL MEDITERRANEAN FORCE
ROME

FREEDOM 386

ME/20/8600

20 Feb 46

Subject: Manufacture by Civilian Contract
 To: Land Forces Sub Commission, HQ AC
(For attention AFME MIA)

Ref your ME/30 dated 1 Feb 46.

1. Manufacture of component parts for engine overhaul has not been carried out for RME by civilian contract, therefore it is regretted that this Directorate cannot furnish you with the information you require.
2. In the past however, we have received copies of "Factory Reports" distributed by Allied Force Local Resources Section, AFHQ, under reference "AL/R - Serial No." and it is considered that a number of the firms reported on may be in a position to undertake the work required by the Italian Army.
3. For your information it is pointed out that although notification was received toward the end of 1945 that this Section was to be disbanded w.e.f. 31 Dec 45, we are now given to understand that AFIRS is still in existence, and is located in RAAC where the a/q reports should be held. It is suggested therefore that application be made to this Section for the information you require.

S/C
 find out if this
 still exists

C. J. [Signature]

G.T. HUNT, Major,
 DAME,
 for Brigadier,
 Director of Mechanical Engineering.

See 7

Chief Clerk, RAAC state may still be at
 Via Botteghe Oscure 46
 but may be disbanded.
 Will find out next few days
 1/5/46.

25-2-46

ME/30/22

(3)

Subject :- Overhaul of Engines.Land Forces Sub Comm, A.C.
(M.M.I.A.) ROME

ME/30

5 Feb. 46.

To : 1, BLU.

3, BLU.

Acting on advice from this HQ, the War Office in their letter 22289/DM of 7 Feb to Terr.Comds. at Milan and Turin have directed these Comds to explore the possibilities of the CEMBA and CAPRONI firms overhauling engines from Allied types of vehicle in the Italian Army. In addition the suggestion is put forward that the Arsenal at Turin and Piacenza may be able to assist in the manufacture of spares.

Will you please help the Terr.Comds in their efforts to get these types of engines overhauled pending the commencement of engine overhaul at BOLOGNA.

3380

MB

Lt. Col.
A.D.M.E.
M.M.I.A.

AB/12

Copy to : 7, BLU for ROME.

15/4/46

Translation.

From:- M. of W.

Ref:-22289/DM

To:- Mil. Territorial Command,
MT Repair Directorate, Turin.

Date:- 7th. Feb. 46.

Mil. Territorial Command,
MT Repair Directorate, Milan.

Subject:- Overhauling of Allied Trucks engines.

- 1.- As laid down in circular N.29200 dated 15/12/45, the Army M.T Workshop of Bologna will have to carry out 3rd class repairs to vehicles of Allied make which are on charge to the Infantry Divisions transferred to the Italian Army.
- 2.- While waiting that the organisation and output of the workshop reaches a point such as to ensure the repair services for the divisions concerned, it is essential to require the help of civilian workshops and suitable military establishments, at least for overhauling of engines.
- 3.- Since the C.E.M.S.A. establishments and that of CAPRONI DI TALLERO have been, for some time, repairing Bedford and Dodge engines respectively, and have acquired a good knowledge of said engines, it would be very convenient to be able to use these establishments for the afore mentioned purposes.
- 4.- The Repair Directorate of Milan is detailed to ensure, as soon as possible, whether the a/m establishments or other establishments alike, have the possibilities of repairing engines for the Infantry Divisions, and in case of affirmative, stipulate contracts, number of repairs and time required for delivery, and send, urgently, concrete proposals and draft of contracts.

3379

Moreover said Directorate will get informations as to which firm is in a ~~position~~ position to manufacture spare parts for the make of engines referred to above.

5.- Both Directorates to which this letter is addressed, will

communicate if the Arsenal at Turin and that at Piacenza

M. 1st Workshop of Bologna will have to carry out the class repairs to vehicles of Allied make which are on charge to the Infantry Divisions transferred to the Italian Army.

2.- While waiting that the organisation and output of the workshop reaches a point such as to ensure the repair services ^{for} the divisions concerned, it is essential to require the help of civilian workshops and suitable military establishments, at least for overhauling of engines.

3.- Since the C.E.M.S.A. establishments and that of CAPRONI DI TALLERO have been, for some time, repairing Bedford and Dodge engines respectively, and have acquired a good knowledge of said engines, it would be very convenient to be able to use these establishments for the afore mentioned purposes.

4.- The Repair Directorate of Milan is detailed to ensure, as soon as possible, whether the a/m establishments or other establishments alike, have the possibilities of repairing engines for the Infantry Divisions, and in case of affirmative, stipulate contracts, number of repairs and time required for delivery, and ~~send~~ward, urgently, concrete proposals and draft of contracts.-

3379

Moreover said Directorate will get informations as to which firm is in a ~~position~~ position to manufacture spare parts for the make of engines referred to above.

5.- Both Directorates to which this letter is addressed, will communicate if the Arsenal at Turin and that at Piacenza are in possession of equipment and specialised personnel required to start the overhauling of one type or ~~both~~ types of engines or what equipment do they require in order to start said repairs.

6.- In accordance with the information which will be forwarded and as a result of the contracts ~~made~~ made with ^{the} civilian firms, instructions which regulate the sending, handing over, supervision of works, testing and withdrawal of engines, will be made out.-

Tab/Err.

(Sgd) Properzj.

P.T.O

- 2 -

From:- Col. BAHAMZINO

To:- Lt. Col. BAHAMZINO.

Ref. 22289/DM.

Date:- 7th Feb. 40.

The above is forwarded for info.

(Sgd) BAHAMZINO.

AL/pn



Ministero della Guerra

Direz. Gen. Artigl. e Motorizzazione

Div. Mot. Ufficio Sez. 2

DM Allegati

22283

OGGETTO

Revisione motori di autocarri alleati.

AL COMANDO MILITARE TERRITORIALE

- Direzione Riparazioni Auto -

= M I L A N O =

1.- Come disposto con circolare 29200 in data 15.12.945 l'O.A.R.E. di Bologna dovrà effettuare le riparazioni di 3^a classe degli automezzi di fabbricazione alleata in carico alle Divisioni di fanteria trasferite all'Esercito Italiano.

2.- In attesa che la sua organizzazione e la relativa produzione raggiungano un livello tale da assicurare il servizio riparazioni delle unità interessate è indispensabile ricorrere alle officine civili, ed agli stabilimenti militari idonei, almeno per la revisione dei gruppi motori.

3.- Poichè gli stabilimenti C.E.M.S.A. e quello CAPRONI di TALIEDO riparano da tempo rispettivamente motori Bedford e motori Dodge ed hanno quindi acquistato larga conoscenza di tali tipi di motori, sarebbe molto conveniente potere utilizzare il concorso di detti stabilimenti per gli scopi dianzi indicati.

4.- La Direzione Riparazioni di Milano è incaricata di accertare al più presto se gli stabilimenti di cui sopra od altri del genere abbiano possibilità di riparare motori per le Divisioni di fanteria ed in caso affermativo trattare condizioni, numero delle riparazioni e tempi di consegna ed inviare di urgenza proposte concrete a schema di contratto.

S'informerà inoltre quali ditte siano in grado di fabbricare parti di ricambio per tali tipi di motori.

5.- Entrambe le Direzioni in indirizzo comunicheranno se l'Arsenale di Torino e quello di Piacenza dispongono delle attrezzature e del per

TP	AL COMANDO MILITARE TERRITORIALE
16.3	Direzione Riparazioni Auto
Date 13/2	= T O R I N O =
Dispositivo Topico del	
15/2	
Dir. 14/2	
15/2	

Indirizzo di Milano un solo agente e un solo agente nella capitale di Roma, Firenze e Napoli e di Piacenza e Torino

Translati
Privati II
USP - il cap
Roma 7 FEB 1946 A

Reg. Div. Mot. Sez. 2.

DM. Mag. 22283

OCCETTO

Revisione motori di autocarri alleati.

6494

AL COMANDO MILITARE TERRITORIALE
- Direzione Riparazioni Auto -

= MILANO =

- 1.- Come disposto con circolare 29200 in data 15.12.945 l'O.A.R.E. di Bologna dovrà effettuare le riparazioni di 3^a classe degli automezzi di fabbricazione alleata in carico alle Divisioni di fanteria trasferite all'Esercito Italiano.
- 2.- In attesa che la sua organizzazione e la relativa produzione raggiungano un livello tale da assicurare il servizio riparazioni delle unità interessate è indispensabile ricorrere alle officine civili, ed agli stabilimenti militari idonei, almeno per la revisione dei gruppi motori.
- 3.- Poichè gli stabilimenti C.E.M.S.A. e quello CAPRONI di TALIEDO ripariano da tempo rispettivamente motori Bedford e motori Dodge ed hanno quindi acquistato larga conoscenza di tali tipi di motori, sarebbe molto conveniente potere utilizzare il concorso di detti stabilimenti per gli scopi dianzi indicati.
- 4.- La Direzione Riparazioni di Milano è incaricata di accertare al più presto se gli stabilimenti di cui sopra ed altri del genere abbiano possibilità di riparare motori per le Divisioni di fanteria ed in caso affermativo trattare condizioni, numero delle riparazioni e tempi di consegna ed inviare di urgenza proposte concrete e schema di contratto.
- 5.- S'informerà inoltre quali ditte siano in grado di fabbricare parti di ricambio per tali tipi di motori.
- 5.- Entrambe le Direzioni in indirizzo comunicheranno se l'Arsonale di Torino e quello di Piacenza dispongono delle attrezzature e del personale specializzato indispensabile per iniziare la revisione di uno od entrambi i tipi di motori di cui trattasi ovvero di quali attrezzature particolari occorre dotarli per eseguire detti lavori.

./.

Il presente documento è riservato alla sola informazione della Direzione di Milano e non deve essere diffuso fuori di essa.

6.- In base alle informazioni che verranno fornite ed all'esito delle trattative con le Ditte civili, saranno formulate le disposizioni che regoleranno l'avviamento, consegna, sorveglianza lavorazioni, collaudo e ritiro dei motori.-

P. IL MINISTRO
F/to (Gen. P. G. Properzj)

no 22283 / DM di prot.

Roma, 11 7 FEB 1942

ALLO S.M.R.E. - Uff. Servizi = S E D E =

ALLA LAND FORCES SUB COMMISSION

A.C. - M.M.I.A. - Magg. Blunt = R O M A =

..... per conoscenza.-

René

IL DIRETTORE CAPO DIVISIONE
(Col. G. Balanzino-)

Paucy

ME/30/7
Subject :- British Engine Overhaul.

(1)
Land Forces Sub Comm, A.C.
(M.M.I.A.)
ROME
ME/30
1 February.46

To : D.M.E.
C.H.Q.

Can you please inform this office :

- (1) which civilian firms make component parts for British Engine Overhauls and
- (2) which firms are likely to have spare capacity for undertaking such work.

The Italian Army is finding great difficulty in locating such firms, and is most anxious to commence a limited amount of such manufacture to supplement supplies of pistons, rings, bearings etc received from Allied military sources.

See 7

AB/fr

ab
Lt. Col. 3377
A.D.M.E.
M.M.I.A.

R
2/2/46

0153