

ACC

1000 | 120 | 3964

10000/1240/3964

EMF/77

NT Tech Instructions

DATE
CITE

Jan. - Sept. 1946

27 SEP 1946

38

SUBJECT :- Vehicle Maintenance.

Land Forces Sub Comm. A.C.

M.A.I.A.

R O M E.

ME/26/87

13 Sept 46

To :- SNDS 1, 3, 4, 5, 6, 10, 12 BLUS.

Attached please find

- (a) Two copies of Ministry of War "Circolare" 7302/4 CA of 30 Aug. 46.
- (b) One copy of a translation thereof.
- (c) One copy of "Norme per l'ispezione e la manutenzione dell'Automotoveicolo".

Please discuss these with your Commanders and comment in your reports as to the progress made in adopting the system outlined therein.

In addition please assist Unit Maintenance Inspectorates and other inspecting officers (e. g. of Terr. Comm. Division, etc) by explaining any points of detail which do not seem clear.

A. E. Mockridge, Capt.

A. E. Mockridge, Capt.

For Lt. Col.

AEE/cb

Assistant Director of Mechanical Engineering.

M.A.I.A.

Internal :- "a"

"b" - 4209 of 23 April refers

"c"

2916

(1411)

MINISTERO DELLA GUERRA

DIREZIONE GENERALE ARTIGLIERIA E MOTORIZZAZIONE

Divisione Corpo Automobilistico - Sez. 2^a

N. 7302/2. CA. di prot.

OGGETTO

Manutenzione automezzi

Roma, li 30 agosto 1946.

Al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri - Roma
Ai Comandi Militari Territoriali (Tutti) - Loro Sed
Ai Comandi Divisioni di Fanteria (Tutti) - Loro Sed
Al Comando delle Scuole Centrali - Roma
Ai Comandi Divisione di Fanteria S. I. (Tutti) - Loro Sed
Al Comando della Scuola della Motorizzazione - Cecchignola (Roma)
Al Comando del 21^o Autoreparto speciale - Sede
Al Comando dell'Autoreparto del Ministero Guerra - Sede

C. per conoscenza:

Al Gabinetto - Sede
Allo Stato Maggiore dell'Esercito:
Ufficio Servizi, Ufficio Operazioni e Addestramento - Sede

I rapporti che pervengono in merito alla manutenzione dei mezzi automobilistici in dotazione ai reparti rivelano ancora numerose e gravi deficienze.

Queste sono dovute all'insufficiente delle norme emanate da questo Ministero con le circolari n. 4680/2A del 9 luglio 1945 e n. 217800/11 del 10 agosto 1945, inosservanza che trova però origine nella constatata mancanza, nei comandi e nei reparti, della *mentalità della motorizzazione*, aggravata dal fatto che la disponibilità di automezzi è oggi assai superiore a quella in atto, fino all'armistizio, presso la grandissima maggioranza dei reparti dell'Esercito italiano.

Occorre che i comandanti di ogni rango si creino questa mentalità e si adoperino con indefessa costanza ad infonderla a tutto il personale dipendente.

Non è una mèta che si possa raggiungere in breve tempo, dato l'orientamento mentale, le tradizionali tendenze dei nostri ufficiali e gregari e le pessime abitudini contratte; ma nel frattempo è assolutamente indispensabile ed urgente che tutti si innodestino di questi tre canoni fondamentali ed agiscano di conseguenza:

L'automezzo efficiente non deve essere considerato disponibile per l'impiego ventiquattrore su ventiquattro. Tale deprecabile inadeguata mentalità d'impiego porta alla rapida distruzione del mezzo e alla conseguente disfunzione di tutto il servizio.

L'automezzo deve essere governato giornalmente come nessun reparto a cavallo ha mai abituato di dover fare nei riguardi del quadropede:

la motorizzazione dei reparti non significa affatto che nessuno dei loro componenti non debba più camminare a piedi.

I comandi in indirizzo nell'impartire i tassativi e precisi ordini di propria competenza, dovranno uniformarsi alle seguenti direttive, che non abrogano ma confermano e dettagliano le disposizioni emanate con le due circolari più sopra citate.

I rapporti che pervengono in merito alla manutenzione dei mezzi automobilistici in dotazione ai reparti rivelano ancora numerose e gravi deficienze.

Questo sono dovute all'inservanza delle norme emanate da questo Ministero con le circolari n. 4680/2A del 9 luglio 1945 e n. 247800/II del 10 agosto 1945, inosservanza che trova però origine nella constatata mancanza, nei comandi e nei reparti, della *mentalità della motorizzazione*, aggravata dal fatto che la disponibilità di automezzi è oggi assai superiore a quella in atto, uno all'armistizio, presso la grandissima maggioranza dei reparti dell'Esercito italiano.

Occorre che i comandanti di ogni vango si creino questa mentalità e si adoperino con indefessa costanza ad infonderla a tutto il personale dipendente.

Non è una meta che si possa raggiungere in breve tempo, dato l'orientamento mentale, le mentali tendenze dei nostri ufficiali e gregari e le pessime abitudini contratte; ma nel frattempo è assolutamente indispensabile ed urgente che tutti si immedesimino di questi tre canoni fondamentali ed agiscano di conseguenza:

L'automezzo efficiente non deve essere considerato disponibile per l'impiego ventiquattrore su ventiquattro. Tale deprecabile inadeguata mentalità d'impiego porta alla rapida distruzione del mezzo e alla conseguente disfunzione di tutto il servizio;

L'automezzo deve essere governato giornalmente come nessun reparto a cavallo, ha mai dubitato di dover fare nei riguardi del quadrupede;

la motorizzazione dei reparti non significa affatto che nessuno dei loro componenti non debba più camminare a piedi.

I comandi in indirizzo nell'impartire i tassativi e precisi ordini di propria competenza, dovranno uniformarsi alle seguenti direttive, che non abrogano ma confermano e dettagliano le disposizioni emanate con le due circolari più sopra citate.

1) Il sistema della manutenzione secondo il *compito giornaliero*, descritto nella pubblicazione « Norme per l'ispezione e la manutenzione dell'automotoveicolo », è il più razionale ed economico per mantenere al più alto livello possibile l'efficienza di un reparto motorizzato, e pertanto deve essere considerato come una *raccomandabile operazione della giornata*.

Le difficoltà contrastanti (mancanza di tempo per scarsità dei mezzi rispetto ai servizi, inesperienza dei conduttori, ecc.) all'attuazione del sistema, debbono essere affrontate e superate. All'impio:

a) il *compito giornaliero* per la manutenzione deve essere svolto *ogni mattina* prima del inizio del servizio, o posticipando del necessario l'ora di uscita degli automezzi od anticipando

la sveglia. Inizialmente occorrerà programmare un'ora di tempo circa; in seguito, allorché il personale si sarà familiarizzato col sistema, ne occorrerà parecchio di meno;

b) l'operazione in questione deve essere attuata per reparto (plotone - compagnia - battaglione, ecc.) a tutti gli automezzi, compresi quelli inefficienti ed in attesa di riparazione, alla presenza di *tutti gli ufficiali e sottufficiali*, come si è sempre praticato per il governo dei quadrumedi. Ufficiali e sottufficiali avranno così modo:

se già competenti, di indirizzare, perfezionare e controllare l'operato dei conduttori; se ancora mancanti di pratica, di acquisire quelle indispensabili cognizioni per esplicare le loro mansioni con la necessaria competenza;

c) per gli automezzi che dovessero compiere servizi notturni (del tutto straordinari e per tanto da evitare) col assai anticipati rispetto alle ore normali di impiego, potrà essere provveduto alla manutenzione in altra ora della giornata ma, di massima, prima di intraprendere il servizio, oppure al rientro dal servizio stesso.

Si tenga presente che:

la manutenzione fatta di primo mattino evita, in molti casi, l'inconveniente di impiegare automezzi che a servizio iniziato risultano poi inefficienti e debbono essere fatti rientrare al reparto con l'impiego di altro automezzo di soccorso;

la manutenzione attuata per reparto permette al comandante di intervenire subito per qualche operazione di manutenzione che richieda un aiuto al conduttore da parte di personale specializzato dell'officina (inconvenienti agli impianti, elettrici, alla regolazione degli organi di alimentazione di motori ad iniezione, ecc.);

l'impiego con il grafico, in distribuzione ad ogni conduttore, considera le operazioni di manutenzione da compiere giornalmente con formula generica: le operazioni manuali da compiersi variano a seconda del tipo di automezzo e debbono essere praticamente precisate, e poi vigilate, dai sottufficiali e dagli ufficiali del reparto.

II) Nessun lavoro di manutenzione risulterà efficace se non si riesce ad appassionare il conduttore al mezzo che ha in consegna; quindi:

a) affidare gli automezzi solo a conduttori che abbiano raggiunto un soddisfacente grado di addestramento;

b) addivenire a cambiamenti solo quando non se ne può fare a meno;

c) stimolare nel conduttore l'orgoglio del proprio veicolo, conferire premi ai più meritevoli, indire gare di manutenzione, di minori consumi chilometrici, di minor numero di riparazioni, di maggior pulizia, ecc.

Per contro colpire senza remissione chi provoca avarie ed incidenti per difetti di manutenzione, per trascuratezza, per eccessiva velocità di marcia, per imprudenza nella guida (vedi circolare n. 6/11171 Serv. del 26 novembre 1945).

III) Deve essere instaurata la più rigorosa disciplina nell'impiego dei mezzi automobilistici;

tanto da evitare) ed assai anticipati rispetto alle ore normali di impiego, potrà essere provveduto alla manutenzione in altra ora della giornata ma, di massima, prima di intraprendere il servizio, oppure al rientro dal servizio stesso.

Si tenga presente che:

la manutenzione fatta di primo mattino evita, in molti casi, l'inconveniente di impiegare automezzi che a servizio iniziato risultano poi inefficienti e debbono essere fatti rientrare al reparto con l'impiego di altro automezzo di soccorso;

la manutenzione attuata per reparto permette al comandante di intervenire subito per qualche operazione di manutenzione che richieda un aiuto al conduttore da parte di personale specializzato dell'officina (inconvenienti agli impianti elettrici, alla regolazione degli organi di alimentazione di motori ad iniezione, ecc.);

l'opuscolo con il grafico, in distribuzione ad ogni conduttore, considera le operazioni di manutenzione da compiere giornalmente con formula generica: le operazioni manuali da compiersi variano a seconda del tipo di automezzo e debbono essere praticamente precisate, e poi vigilate, dai sottufficiali e dagli ufficiali del reparto.

II) Nessun lavoro di manutenzione risulterà efficace se non si riesce ad appassionare il conduttore al mezzo che ha in consegna; quindi:

- a) affidare gli automezzi solo a conduttori che abbiano raggiunto un soddisfacente grado di addestramento;
- b) addivenire a cambiamenti solo quando non se ne può fare a meno;
- c) stimolare nel conduttore l'orgoglio del proprio veicolo, conferire premi ai più meritevoli, indire gare di manutenzione, di minori consumi chilometrici, di minor numero di riparazioni, di maggior pulizia, ecc.

Per contro colpire senza remissione chi provoca avarie ed incidenti per difetti di manutenzione, per trascuratezza, per eccessiva velocità di marcia, per imprudenza nella guida (vedi circolare n. 6/11171/Serv. del 26 novembre 1945).

III) Deve essere instaurata la più rigorosa disciplina nell'impiego dei mezzi automobilistici:

- a) i comandi responsabili dell'impiego degli autoveicoli debbono abbandonare il sistema di sfruttate giornalmente tutti i mezzi efficienti; almeno un dodicesimo dell'organico deve essere considerato giornalmente indisponibile per l'esecuzione delle prescritte ispezioni.

Vi saranno delle difficoltà iniziali, specie nelle campagne trasporti; ma se il sistema sarà iniziato e tenacemente seguito, in breve tempo si risentirà il beneficio di ridurre il numero degli automezzi per lungo tempo non impiegabili perché bisognosi di riparazioni.

Il compito sarà facilitato se verranno instaurati rigidi sistemi di controllo per evitare:

che si usino automezzi per servizi non strettamente necessari, opponendosi alla tendenza del personale di farsi trasportare in ogni circostanza, talvolta per motivi inammissibili e banali;

che si compiano servizi antieconomici quale il trasporto di pochi chilogrammi di merce o qualche persona con autocarro di rilevante portata che molto spesso, esce a breve distanza di tempo da altri mezzi impiegati con uguale irrazionale criterio.

Occorre insomma che i comandi coordinino scrupolosamente i servizi, sopprimendo quelli non giustificati o per i quali il personale può valersi di altri mezzi, e congelino i rimanenti in modo da evitare dispersioni ed ingiustificato consumo di automezzi e di carburante;

b) l'impiego abusivo di autoveicoli, fatto da conduttori e spesso anche da ufficiali e sottufficiali non per ragioni di servizio ma per utilità propria o di terzi, nonché la sottrazione di carburante dal serbatoio, sono due vergognose piaghe che occorre ad ogni costo cauterizzare. Richiamo la circolare n. 6/11171 del 26 novembre 1945.

Siano ripristinati i più rigidi e severi controlli giornalieri sui percorsi e sui consumi, sulla base dei documenti di marcia e del contachilometri. Non si tollerino mai che questo ultimo apparecchio sia inefficiente e se ne renda responsabile il conduttore colpendolo, in caso di incuria, con le più gravi sanzioni disciplinari, sino al ritiro del certificato d'idoneità.

IV) La ancora deficiente mentalità della motorizzazione impone la necessità di affiancare ad ogni comandante un ufficiale addetto alla manutenzione (ufficiale M.T.O. delle divisioni di fanteria) a cominciare dai comandi di reggimento e di scuola fino a quelli di battaglione, di gruppo, di compagnia trasporti e di qualsiasi minore reparto autonomo fornito di automezzi.

Tale ufficiale deve essere il consigliere, nei riguardi dell'impiego tecnico degli automezzi, del proprio comandante, nonché il diretto collaboratore, per tutto quanto ha attinenza con la conservazione e manutenzione degli automezzi, sia di detto comandante, sia dell'ufficiale avente uguale compito nell'unità immediatamente superiore.

In particolare:

- collabora al razionale impiego degli automezzi;
- esplica consulenza tecnica circa l'organizzazione e l'esecuzione della manutenzione;
- compie le ispezioni agli automezzi;
- vigila sulle piccole riparazioni fatte presso il reparto;
- tiene la statistica dei veicoli della propria unità (efficienti, inefficienti, alle riparazioni, ecc.);
- richiede i materiali necessari per l'esecuzione della manutenzione;
- controlla i consumi chilometrici segnalando al comandante tutte le irregolarità;
- espone pareri tecnici sugli incidenti vari.

I comandi di territorio ed i comandi di divisione dovranno valersi rispettivamente del direttore delle riparazioni automobilistiche o del capo ufficio automobilistico, sia come consulenti tecnici del rispettivo ufficio servizi, sia per l'organizzazione ed il funzionamento del servizio della manutenzione.

Non potendosi — almeno per ora — aumentare l'organico dei reparti è necessario che l'ufficiale alla manutenzione sia scelto tra gli ufficiali presenti, designando il più idoneo ed allevandolo da ogni altro incarico. Nella situazione attuale è preferibile lasciare al comando di una compagnia o batteria un subalterno, ed al comando di un plotone un sottufficiale, pur di designare al nuovo compito un ufficiale capace e volenteroso dalla cui opera scaturirà un grandissimo beneficio per la conservazione e l'efficienza del materiale automobilistico in dotazione

IV) La ancora deficiente mentalità della motorizzazione impone la necessità di affiancare ad ogni comandante un ufficiale addeetto alla manutenzione (ufficiale M.T.O. delle divisioni di fanteria) a cominciare dai comandi di reggimento e di scuola fino a quelli di battaglione, di gruppo, di compagnia trasporti e di qualsiasi minore reparto autonomo fornito di automezzi.

Tale ufficiale deve essere il consigliere, nei riguardi dell'impiego tecnico degli automezzi, del proprio comandante, nonché il diretto collaboratore, per tutto quanto ha attinenza con la conservazione e manutenzione degli automezzi, sia di detto comandante, sia dell'ufficiale avente uguale compito nell'unità immediatamente superiore.

In particolare:

- collabora al razionale impiego degli automezzi;
- esplica consulenza tecnica circa l'organizzazione e l'esecuzione della manutenzione;
- compie le ispezioni agli automezzi;
- vigila sulle piccole riparazioni fatte presso il reparto;
- tiene la statistica dei veicoli della propria unità (efficienti, inefficienti, alle riparazioni, ecc.);
- richiede i materiali necessari per l'esecuzione della manutenzione;
- controlla i consumi chilometrici segnalando al comandante tutte le irregolarità;
- esprime pareri tecnici sugli incidenti vari.

I comandi di territorio ed i comandi di divisione dovranno valersi rispettivamente del direttore delle riparazioni automobilistiche o del capo ufficio automobilistico, sia come consulenti tecnici del rispettivo ufficio servizi, sia per l'organizzazione ed il funzionamento del servizio della manutenzione.

Non potendosi — almeno per ora — aumentare l'organico dei reparti è necessario che l'ufficiale alla manutenzione sia scelto tra gli ufficiali presenti, designando il più idoneo ed allevandolo da ogni altro incarico. Nella situazione attuale è preferibile lasciare al comando di una compagnia o batteria un subalterno, od al comando di un plotone un sottufficiale, pur di designare al nuovo compito un ufficiale capace e volenteroso dalla cui opera scaturirà un grandissimo beneficio per la conservazione e l'efficienza del materiale automobilistico in dotazione ai reparti.

V) Circa l'esecuzione delle ispezioni che debbono essere eseguite periodicamente presso i reparti onde accertare l'applicazione delle norme di manutenzione, si riportano quelle già date con la circolare n. 4680/2A del 9 luglio 1945.

Presso tutti i reparti, esclusi i reparti trasporti, ciascun veicolo dovrà essere ispezionato almeno una volta al mese.

Presso i reparti trasporti ciascun veicolo dovrà essere ispezionato almeno due volte al mese. Una di tali ispezioni sarà effettuata dal direttore dell'officina alla quale fa direttamente capo il reparto per l'esecuzione delle riparazioni.

Le ispezioni che saranno eseguite secondo le prescrizioni contenute nell'opuscolo: «Norme per l'ispezione e la manutenzione dell'autoveicolo» di recente emanazione, dovranno essere fatte ad intervalli regolari e, normalmente, non di sorpresa.

L'esecuzione delle ispezioni di competenza dei comandi di reparto dovranno essere compiute dall'ufficiale previsto nel paragrafo IV della presente.

Tutte le notizie relative a tali ispezioni dovranno essere trascritte nell'apposito quadro del «Registro ispezioni dell'autoveicolo» mod. 406 che l'ufficiale stesso firmerà.

E' mio intendimento che il servizio della manutenzione sia ordinato con la massima rapidità e riceva un deciso impulso. Faccio appello all'energica e faticosa opera dei comandi in indirizzo per conseguire al più presto lo scopo, superando le difficoltà che non possono essere che di scarso rilievo, vincendo l'incomprensione, e colpendo inesorabilmente l'inerzia ovunque si manifestasse.

L. MISIETTO

FACCHINETTI

TRANSLATION

From : Ministry of War
 To : See addressees
 Ref : 7306/2 OA
 Date : 30 Aug 46

SUBJECT : M.T. maintenance;

The reports received by this office in respect of the maintenance of vehicles held by units still show numerous and serious deficiencies.

These are caused by the non compliance of the rules issued by this Ministry in circulars No 4680/2A of 9 July 45 and No 217800/II of 10 August 45. This, however, finds its origin in the noted lack (in HQs and units) of M.T. consciousness made worse by the fact that the availability of vehicles superior than before the armistice in most of the units of the Italian Army.

It is necessary that all officers of all ranks create this consciousness and do their best to instill same in the personnel under their command.

Due to the mental outlook and the natural tendencies of our officers and men this will take some time; but in the meantime it is absolutely essential and urgent that all concerned absorb these three fundamental rules and act in accordance with them :-

- an efficient vehicle must not be considered available for use 24 hours out of 24. Such practice will immediately destroy the vehicle and consequently harm the M.T. service.
- a vehicle must be maintained daily in the same way a horse or mule is looked after by a cavalry unit.
- mechanisation of units does not mean that the personnel of such units do not have to walk again.

In issuing strict and precise instructions of their concern, the commands addressed above will comply with the following instructions which do not cancel but confirm and supply details on the instructions contained in the two circulars mentioned above.

2913

the maintenance system according to the daily tasks contained

It is necessary that all officers of all ranks create this consciousness and do their best to instill same in the personnel under their command.

Due to the mental outlook and the natural tendencies of our officers and men this will take some time; but in the meantime it is absolutely essential and urgent that all concerned absorb these three fundamental rules and act in accordance with them :-

- an efficient vehicle must not be considered available for use 24 hours out of 24. Such practice will immediately destroy the vehicle and consequently harm the M.I. service.
- a vehicle must be maintained daily in the same way a horse or mule is looked after by a cavalry unit.
- mechanisation of units does not mean that the personnel of such units do not have to walk again.

In issuing strict and precise instructions of their concern, the commands addressed above will comply with the following instructions which do not cancel but confirm and supply details on the instructions contained in the two circulars mentioned above.

2913

1. The maintenance system according to the daily tasks contained in pamphlet "Rules on inspection and maintenance of M.V." is the most rational and economical system to maintain at the highest level the efficiency of a mechanised unit and therefore, it must be considered as the most essential operation of the day.

The difficulties met with (i.e. lack of time due to the insufficiency of vehicles for carrying out of duties inexperienced drivers, etc.) in the carrying out of this system must be tackled and overcome.

Hence :-

- a) the daily maintenance task must be done every morning before transport work begins or before the vehicle go on the road or by making reveille earlier.
An hour will be required at first; later on when the personnel will become familiarised with the system, this time may be cut down.
- b) the operation in question must be carried out by groups (platoon-coy-battery etc.). All vehicles will be operated

2/.....

- 2 -

- ~~upon including~~ 69 inefficient or those to be repaired) is the presence of all officers and senior NCOs as it has always been done for the care of horses and mules. Hence the officer and senior NCOs will be in a position to:-
- If competent, correct, perfect and control the work of the drivers.
 - If requiring practice, increase their knowledge in order to carry out their duty with the necessary competence.
 - c) The maintenance of vehicles which have to carry out night duties (these duties will be special and will be avoided as much as possible) or duties outside the normal working hours, could be carried out during another hour of the day but always before it begins its run or on returning from duty.
 - It is to be borne in mind that:-
 - The maintenance carried out in the early morning avoids, in many cases, the inconvenience of using vehicles which, once the duty started, are then inefficient and must be towed back to the unit.
 - The maintenance done by unit enables the officer in charge to intervene immediately for any maintenance work requiring the help of skilled personnel or the W/shops (i.e. trouble with the electrical system regulation of parts or engines on ignition system etc.)
 - The illustrated pamphlet on issue to each driver, describes maintenance tasks to be carried out daily in a general form. The manual jobs to be carried out vary in accordance with the type of vehicle. These will be properly carried out and afterwards checked by the officer in charge.

- 11) No maintenance work will be efficient unless the driver is made to take a full interest in his vehicle.
- Therefore:-
- a) Entrust vehicles only to driver who have reached a satisfactory standard of training.
 - b) Only effect a change when no other solution is possible.
 - c) Make drivers proud of their vehicle award prizes, hold competitions for maintenance, for lowest petrol consumption, for minor number of repairs, for the most clean vehicle etc. On the other hand punish without remission anyone who causes damages and accidents through not having carried out maintenance properly.

2912

to intervene immediately for any maintenance work requiring the help of skilled personnel of the W/units (i.e. trouble with the electrical system regulation of parts of engine on ignition system etc.)

the illustrated pamphlet on issue to each driver, describes maintenance tasks to be carried out daily, in a general form. The manual jobs to be carried out vary in accordance with the type of vehicle. These will be properly carried out and afterwards checked by the officer in charge.

- 11) No maintenance work will be efficient unless the driver is made to take a full interest in his vehicle.
- Therefore:-
- a) entrust vehicles only to driver who have reached a satisfactory standard of training.
 - b) only effect a change when no other solution is possible.
 - c) make drivers proud of their vehicle award prizes, hold competitions for maintenance, for lowest petrol consumption, for minor number of repairs, for the most clean vehicle etc.
- On the other hand punish without remission anyone who causes damages and accidents through not having carried out maintenance properly, due to neglect, excessive speed on the road or careless driving (see circular No 6/1171/Serv dated 26 Nov 45).

2912

- 111) Strict discipline will be observed in the use of vehicles:-
- a) HQs responsible for the use of vehicles will cease the practice of making daily use of all efficient vehicles: at least 1/12 of the W/E must be considered available daily, for the carrying out of inspections prescribed.
- These will be difficult at the beginning, especially in transport Coys but if the system is started and carefully followed, the benefit of reducing the number of vehicles which have been off the road requiring repairs, will be felt after a short period.
- The task will be made easier if a rigid check system is put into effect in order to avoid:-
- that vehicles are used for non essential runs, thus preventing personnel making use of vehicles at every opportunity, sometimes unlawfully;

3/.....

- that uneconomical - us are made such as carrying a few kg of goods or two or three persons in a heavy truck which very often goes out a short time before other vehicles used in an equally irrational manner.

it is necessary therefore that all Hqs coordinate the services, cancelling transport requests not justified or for which personnel could make use of other means of transport and combine the others in such a way as to avoid unjustified wear and tear of vehicles and consumption of fuel.

b) the abusive use of transport by drivers and very often by officers and M.C.Os who use transport for their own personal needs, not to mention the stealing of petrol from petrol tanks, are two shameful deeds which must be stopped at all cost. See circular No 6/11171 of 20 Nov. 45.

The most rigid and severe check will be carried out daily, on runs and fuel consumption on the basis of work tickets and mileage meters. No excuse will be accepted that the latter device is out of order and furthermore if the driver is proved to be responsible for same being out of order the most severe disciplinary action will be taken against him; even to the extent of withdrawing his driving licence.

IV) the persisting lack of M.T. consciousness suggests the necessity of appointing an MTO to begin with Regt. He and schools down to Bn., Group, Lt Coy and any other independent small units having vehicles on charge.

This officer will give technical advice concerning the technical employment of vehicles to his own commander as well as being responsible for the preservation and maintenance of the vehicles.

In particular:

- he will collaborate for the rational use of M.T.
- he will be the technical adviser in the organisation and carrying out of maintenance.
- he will inspect the vehicles
- he will supervise small repairs done by the unit
- he will keep a record of vehicles of his unit (efficient; inefficient, being repaired etc.)-
- he will indent for the necessary material for the carrying out of maintenance.
- he will check the mileage and report any irregularities to his commander

2911

IV) the persisting lack of M.T. consciousness suggests the necessity of appointing an MTC to begin with Regt. Hq and Schools down to Bn., Group, Lt Coy and any other independent small units having vehicles on charge.

This officer will give technical advice concerning the technical employment of vehicles to his own commander as well as being responsible for the preservation and maintenance of the vehicles.

In particular :

- he will collaborate for the rational use of M.T.
 - he will be the technical adviser in the organisation and carrying out of maintenance.
 - he will inspect the vehicles
 - he will supervise small repairs done by the unit
 - he will keep a record of vehicles of his unit (efficient; inefficient, being repaired etc.)-
 - he will indent for the necessary material for the carrying out of maintenance.
 - he will check the mileage and report any irregularities to his commander
 - he will express technical opinions on any incidents.
- Territorial Hqs or Divisional Hqs will apply to the M.T. Director or the M.P. office respectively for advice either on respective transport officers or the organisation and working of the maintenance service.

Not being possible, at least for the time being, to increase W/D of units, it will be necessary to select a maintenance officer from amongst officers present, appointing the most suitable, and relieving him of all other duties. Under the present circumstances it is preferable to leave a junior officer at Coy. or Battery Hqs and an MCO. at platoon Hqs appointing thus a capable and willing officer for this task, great benefit will be obtained in preserving the efficiency of unit M.T. stores.

4/.....

2911

- 4 -

V) Regarding the carrying out of periodical inspections to units in order to ascertain that the maintenance rules are complied with, the rules contained in circular No 4680/2A of 9 July 45 are re-written hereunder.

In all units, except in transport units, each vehicle will have to be inspected at least once a month.

In all transport units, each vehicle will have to be inspected at least twice a month. One of these two inspections will have to be carried out by the O/i/c. the Wkaps which repairs the vehicles.

The inspections, which will be carried out in accordance with the rules contained in pamphlet "Rules for the Inspection and Maintenance of MT" recently issued, will have to be done regularly and normally, and not be surprise inspections.

The carrying out of inspections concerning unit commanders will have to be done by the officer mentioned in para IV above.

All the remarks made on said inspection will have to be recorded on the "Register - Inspection of vehicles".

Form 406 which will be signed by said officer.

It is my wish that the maintenance service be organized as soon as possible and receives a decisive impulse. I appeal to the Commands addressed above so as to reach as soon as possible the aim, overcoming difficulties which cannot be but little ones, creating understanding and punishing severely idleness wherever it occurs.-

(Sgd) FACCHINETTI

2910

37

SUBJECT :- Translations.

Land Forces Sub Comm: A.C.
 I.I.A. R.O.R.
 15/11/45
 P. Col. 150

TO :- Ministry of War.
Director General Artillery
Washington.

It is believed that you are translating a considerable number of handbooks and catalogues of spare parts for various Allied vehicles for use by the School of Motorization and by the Carabinieri.

May we also be supplied with a list of the English titles of such books and catalogues that you are translating or have already translated.

For your information it is understood that the U.S.A. at Cologne is translating a number of such books for their own use and it would be desirable to avoid duplication of work. The Infantry Division also are interested in such information.



A. HUME, Lt. Col.
 Assistant Director of Mechanical Engineering.
 I.I.A.

AG/ab

Copy to :- MEMO 10 111
 MEM 1, 3, 4, 6 B110

2909

Subject: Backloading of Vehicles.

Land Forces Sub Commission, A.C.
(M.M.I.A.)
ROME
BIS/1804
21 January 1945.

Dir. Gen. Artig e Motorizzazioni,
Ministry of War.

The following is forwarded to you as a suggestion for the procedure of backloading (road or rail) vehicles beyond the capacity of the Combat Groups Workshops (that is, Blked to these Workshops) to the RVP, San Felice, BOLOGNA.

SUGGESTED PROCEDURE FOR BACKLOADING (DOCUMENTATION)

Vehicles should be sent to the RVP complete with two copies of the BLK certificate (A.F.G 1043) or equivalent). The Certificates must be signed as a receipt by the officer or NCO in charge of the RVP. One copy of the Certificate should be retained by the RVP and the other copy returned to the despatching Workshops. A separate receipt should be issued by the RVP for all items which might become damaged by weather conditions or otherwise so as to be at the Vehicle Parks.

NOTES ON PRESERVATION, BACKLOADING OF PARTS etc.

Vehicles should be sent to the RVP in good state of preservation, cleaned and greased and without water. This latter fact should be declared on the Condemnation Certificate signed by the Workshops Officer.

The following parts should be removed by the Workshops

SUGGESTED PROCEDURE FOR RECOVERING (DOCUMENTATION)

Vehicles should be sent to the RVP complete with two copies of the BLN certificate (A.F.O 1043) or equivalent). The Certificates must be signed as a receipt by the officer or NCO in charge of the RVP. One copy of the Certificate should be retained by the RVP and the other copy returned to the despatching Workshops. A separate receipt should be issued by the RVP for all items which might become damaged by weather conditions or otherwise en route at the Vehicle Parks.

NOTES ON PRESERVATION, SAFEGUARDING OF PARTS etc.

Vehicles should be sent to the RVP in good state of preservation, cleaned and pressed and without water. This latter fact should be declared on the Condemnation Certificate signed by the Workshops Officer.

The following parts should be removed by the Workshops and handed in at the RVP Stores, for which the RVP should prepare a pro-forma receipt:-

2908
Batteries, Dynamos, Starter Motor, Coil where possible, distributor complete, (Ford type to be left) in situ), Spark Plugs (to be replaced by tapered wooden plugs driven well home to prevent ingress of water), Carburettor and petrol pump. (Nuts and screws to be replaced in their original positions).

The a/m assemblies and parts to be sent by RVP to CARB Works at frequent intervals, e.g. every two or three days, where they will be inspected, overhauled, and placed into stores, correctly marked by make and type of vehicles.

Copies to :
AMB's, 1, 3, 4, 5 BLU's.

W.S.R. *W.S.R.*
Capt. A.M.S.
for A.D.M.L.
Imperial Forces Sub Comm. A.O. (AMJA).

Subject:- ENGINE OVERHAULS

MEMO 4 B.L.U.
Tronto 2092
Ref 4/ME/17/33
28 Jan 46

To:- GEN., Friuli Inf Div.
GEN., Folgore Inf Div.

Herewith copy of AMER., MEIA letter ref MEM/1545 dated 2 Jan 46
forwarded for information.

W. White
Capt.,
S.O. ME
4 British Liaison Unit.

4/888
 26 Jan 46
 Make copy of this and to
 CINE Filgore & CINE Filgore
 Land Forces Sub-Commission A.C.,
 M.M.I.A.
 R.C.M.E.
 EME/1545
 21 January 1946

SUBJECT: Engine Overhaul.
 TO : Director General,
 Artiglieria e Motorizzazione.

1. During my recent tour in the North of ITALY I took the opportunity of visiting most of the workshops of the Infantry Divisions and found some vagueness as to the correct procedure regarding overhaul of engines requiring repair.

2. In the past the principle has been to return such engines to Base for overhaul by British workshops, and in the future when the Italian Base Workshop at BOLOGNA is in full operation it will be possible to send engines there for overhaul when the overhaul is beyond the scope of the Divisional Workshop.

3. It is likely, however, to be some months yet before the Italian Base Workshop is turning out an adequate number of overhauled engines of Allied types, and I therefore urge you to institute a scheme of getting these types of engines overhauled in civilian firms. Otherwise I fear that the supply of serviceable engines will be quickly exhausted and that there will only be available a number of used engines, all in need of overhauls greater than those carried out by Infantry Division workshops.

4. The GEMSA works and the TALLIEDO factory of the Carroni firm in MILAN are at present overhauling respectively Bedford and Dodge engines for the Allies. If they have any spare capacity available in their factories, their acquaintance with the above types of engines would be of great assistance if the Infantry Divisions sent such engines to be repaired there. They may also be able to advise you of firms capable of making components (such as pistons, bearings etc.) required for re-building such engines, as supplies of these components from Allied sources may be limited.

5. It is understood you have already authorized the GME of each Infantry Division to spend up to 100,000 lire on any vehicle if the repair is beyond the capacity of the Divisional Workshop. *not true* **2906**

6. From past experience I would suggest to you that the complete vehicle be not sent to repairers, but that the engine (drained of oil and water) complete with such accessories as are needed to test the engine on completion of repair (preferably by road) to the repairer and a receipt

3. It is likely, however, to be some months yet before the Italian Base Workshop is turning out an adequate number of overhauled engines of Allied types, and I therefore urge you to institute a scheme of getting these types of engines overhauled in civilian firms. Otherwise I fear that the supply of serviceable engines will be quickly exhausted and that there will only be available a number of used engines, all in need of overhauls greater than those carried out by Infantry Division workshops.

4. The CEMSA works and the TALIERO factory of the Coproni firm in MILAN are at present overhauling respectively Bedford and Dodge engines for the Allies. If they have any spare capacity available in their factories, their acquaintance with the above types of engines would be of great assistance if the Infantry Divisions sent such engines to be repaired there. They may also be able to advise you of firms capable of making components (such as pistons, bearings etc.) required for re-building such engines, as supplies of these components from Allied sources may be limited.

5. It is understood you have already authorised the CME of each Infantry Division to spend up to 100,000 lire on any vehicle if the repair is beyond the capacity of the Divisional Workshop. *not later* **2306**

6. From past experience I would suggest to you that the complete vehicle be not sent to repairers, but that the engine (drained of oil and water) complete with such accessories as are needed to test the engine on completion of repair should be carefully transported (preferably by road) to the repairer and a receipt obtained for it. This receipt should state the make and type of engine together with its registered number and should note any important deficiencies.

Careful handling in transit is most important.

7. It may be necessary to entrust an officer at HQ Territorial Commands such as MILAN and TURIN with the responsibility of getting these engines repaired and of seeing engines repaired and tested.

W. Hunt

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

COPY TO:- EME 1 B.L.U.
" 3 B.L.U.
" 4 B.L.U.
" 7 B.L.U.

INTERNAL : Q

0977