

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ACC

10000/135/118
(II)

10000/135/118
(II)

AIR SEA RESCUE
JUNE - AUG. 1946

NO RECORD OF THE POSSIBLE AIRPORT ACCIDENT ON THE NIGHT OF 22/2/46

NEAR CASALE MONFERRATO

At 0855 hrs on 22nd August 46 Milan Air rescue center received from I.A.F. Garrison, Turin the following message:
" At 0015 hrs of last night an s/c, the type of which is unknown, landed outside strip near Casale. The President of the Republic, On. De Nicola, was on the aircraft. It was requested to repeat it. As the message was not very clear, it was requested to repeat it and the following details were obtained:
" Few minutes ago the following message was received: an s/c of unknown type at 0015 hrs landed outside strip and On. De Nicola was on the s/c. " This message was transmitted to this Garrison by the Commandant of an unknown locality.
The duty officer, as he had received news which were categorical but not complete, assumed that he had to carry out the search for the s/c with a rescue s/c.
The s/m s/c took off timely only 19' after the departure order. Immediately after the Air Rescue Center's telephone line Milan-Turin became unserviceable and remained so until 1015 hrs. At the above time the duty officer was able to contact the I.A.F. Turin Garrison and obtained the same news and in addition the communication that inquiries were being made as to ascertain from what locality the message had been transmitted.
The complete and original text of the telephone call received by the I.A.F. Turin Garrison was contained in the following signal forwarded on the Milan Air Rescue Center's request and it arrived at 2315 hrs on 22nd August 46:
" 3136/AIR- Italian Air Force Turin Garrison (.) With reference to your Chevar's request you are informed that this HQ received on 22nd inst. at 0020 hrs a message signed by Luciano Castellano which pointed out that On. De Nicola's s/c had crashed near Casale. Slight damages were caused to the s/c. On De Nicola was given hospitality in Principe di Piemonte hotel. From inquiries made by this HQ it was found out that the above information was unreliable. It was not possible to ascertain the locality from which the telephone call was made. (sgd) Col. Tenti

REMARKS: The C.O. of the Air rescue center was reproached because he did not give orders to ascertain at Casale Carabinieri HQ whether the news received were correct, although allowing the rescue a/c to take off on reconnaissance flight. The telephone line between Rome Air rescue center and the Milan Center was unserviceable on the 32nd August and was re-activated only the next day in spite of the pressure made to Rome Fault Control and the Montecane Amplifier Center, which informed that the damage had may be caused by sabotage. The above fact hampered Rome air rescue center in following the work of the above center in following the above instructions.

REMARKS: The C.O. of the Air rescue center was reproached because he did not give orders to ascertain at C-sale Comandieri HQ whether the news received were correct, although allowing the rescue a/c to take off on reconnaissance flight.

The telephone line between Rome Air rescue center and the Milan Center was unserviceable on the 22nd August and was re-activated only the next day in spite of the pressure made to Rome Fault Control and the Rome Air Amplifier Center, which informed that the damage had may be caused by sabotage.

The above fact hampered Rome air rescue center in following the work of the Air rescue service concerned and in giving the proper instructions. The Air rescue service, as is known, the 16 service only allows to the WT link of the reserve, as is known, the 16 service only allows to the exchange ex R.A. and S.V.H. messages on a/c details. Regards to the above, the necessity of a direct WT link between the air rescue centers is being pointed out, which could substitute entirely the telephone communications.

We did not think opportune to blame the duty officer of Milan air rescue center for having taken the information, as is even the communication could be uncertain as to a night flight of the On. De Meola it could be referred to an eventual foreign a/c,

It is known that the flights of the foreign e/c are not regularly notified to the Italian CAV which are only informed of the flights of those e/c which contact them on the radio. 353 international assistance wave. As to the night flights we should like to be pointed out for example, that on 25th August at 2000 Z. hrs an e/c was seen by the undersigned flying over Elmas following 1400 route at the height of 1000 m.

The Director of the Air Rescue
Service

Signed Col. A. Del Monte

Translated by Marcella Vannutelli

Signed Col. A. Del Monte

Translated by Marcella Vannutelli

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot.n°... 697/M1

172 H

RAPPORTO SUL PRESUNTO INCIDENTE AEREO DELLA NOTTE DEL 22/8/946 NEIPRESSI DI CASALE MONFERRATO.-

-Alle ore 0855 del 22/8/946 il C.C.R.S. di Milano ha ricevuto dal Presidio Aeronautico di Torino la comunicazione:

"Alle ore 0015 di questa notte un apparecchio di tipo sconosciuto é atterrate fuori campo nei pressi di Casale con a bordo il Presidente della Repubblica On. DE NICOLA."

Poiché vi erano incertezze nella ricezione del messaggio questo veniva fatto ripetere ottenendo i seguenti particolari:

"pochi istanti fa é arrivata una comunicazione che:

"Un aeroplano di tipo sconosciuto alle ore 0015 ha effettuato un atterraggio fuori campo con a bordo l'On. DE NICOLA. La comunicazione é stata fatta a questo Presidio dai Carabinieri di una località di cui non si conosce il nome."

-L'Ufficiale di servizio ricevute notizie così categoriche ma non complete, ha ritenuto di dover subito cercare di addivenire al rintraccio del velivolo mediante ricognizione a mezzo velivolo soccorso.

A tale proposito si deve segnalare la tempestiva partenza di questo ultimo avvenuta solo a 19' dall'ordine di partenza.

- Subito dopo la linea telefonica Milano - Torino del C.C.R.S. si rendeva inefficiente e tale rimaneva sino alle 1015, ora della quale, l'Ufficiale di servizio riusciva a telefonare al Presidio Aeronautico di Torino ottenendo le stesse notizie con in più la comunicazione che era non in corso ricerche per l'accertamento del luogo d'origine della telefonata.

-Il testo completo ed originale della telefonata ricevuta dal Presidio Aeronautico di Torino é riportato nel seguente telegramma fatto a richiesta del C.C.R.S. di Milano ed ed esso giunto alle ore 2315 del 22/8:

"3135/AER. Aeropresidio Torino././ Riferimento richiesta Codesto Centro Comunicasi che questo Comando giorno 22c.at ore 0 et 20 abet ricevuta un fono firmato Luciano Castellane specificante che apparecchio On. De Nicola precipitato presso Casale././ Lievi danni apparecchio././ On. ospitato presso albergo Principe di Piemonte././ Seguito inchiesta

-Alle ore 0855 del 22/8/946 il C.C.R.S. di Milano ha ricevuto dal Presidio Aeronautico di Torino la comunicazione:

"Alle ore 0015 di questa notte un apparecchio di tipo sconosciuto é atterato fuori campo nei pressi di Casale con a bordo il Presidente della Repubblica On. DE NICOLA."

Poiché vi erano incertezze nella ricezione del messaggio questa veniva fatto ripetere ottenendo i seguenti particolari:

" pochi istanti fa é arrivata una comunicazione che:

"Un aeroplano di tipo sconosciuto alle ore 0015 ha effettuato un atterraggio fuori campo con a bordo l'On. DE NICOLA. La comunicazione é stata fatta a questo Presidio dai Carabinieri di una località di cui non si conosce il nome."

-L'Ufficiale di servizio ricevute notizie così categoriche ma non complete, ha ritenuto di dover subito cercare di addivenire al rintraccio del velivolo mediante ricognizione a mezzo velivolo soccorso.

A tale proposito si deve segnalare la tempestiva partenza di questo ultimo avvenuta solo a 19' dall'ordine di partenza.

- Subito dopo la linea telefonica Milano - Torino del C.C.R.S. si rendeva inefficiente e tale rimaneva sino alle 1015, ora della quale, l'Ufficiale di servizio riusciva a telefonare al Presidio Aeronautico di Torino ottenendo le stesse notizie con in più la comunicazione che era non in corso ricerche per l'accertamento del luogo d'origine della telefonata.

-Il testo completo ed originale della telefonata ricevuta dal Presidio Aeronautico di Torino é riportato nel seguente telegramma fatto a richiesta del C.C.R.S. di Milano ed é stato giunto alle ore 2315 del 22/8:

"3185/AER. Aerepresidio Torino./ Riferimento richiesta Codesto Centro Comunicasi che questo Comando giorno 22.8.46 ore 0 et 20 abet ricevuti un fono firmato Luciano Castellano specificante che apparecchio On. De Nicola precipitato presso Casale./ Lievi danni apparecchio./ On. ospitato presso albergo Principe di Piemonte./ Seguito inchiesta questo Comando notizia suddetta est risultata infondata./ Non est stato possibile accertare provenienza comunicazione telefonica in questione./ Firmato Colonnello Tenti."

OSSERVAZIONI:- Il Capo del C.C.R.S. di Milano é stato richiamato perché non si é provveduto, sia pure subordinando tale azione alla partenza del velivolo soccorso per la ricognizione, all'accertamento della no-

1684

tizia presso il Comando Carabinieri di Casale.

La linea telefonica tra il C.C.R.S. di Roma e quello di Milano si é resa inefficiente durante il giorno 22/8 e non é stata riattivata che il giorno successivo nonostante le frequenti sollecitudini fatte al Fault-Control di Roma ed alla Centrale Amplificatrice Nomentana, la quale ha detto che il guasto probabilmente derivava da sabotaggio. Tale fatto non ha reso possibile al C.C.R.S. di Roma di seguire l'opera del C.C.R.S. interessato e dare gli ordini opportuni. Il collegamento R.T. di riserva, come noto é il servizio I6 che consente solo lo scambio di messaggi R.A. ed S.V.H. relativi a notizie concernenti velivoli. A questo proposito si ribadisce la necessit  di un collegamento R.T. diretto tra i C.C.R.S. col quale poter sostituire integralmente le comunicazioni telefoniche.

-Non si é ritenuto fare appunto all'Ufficiale di servizio del C.C.R.S. di Milano per aver ritenuto vera la notizia in quanto questa, anche se discutibile nei riguardi di un viaggio notturno del Presidente On. De Nicola, poteva riferirsi ad eventuale velivolo straniero. E' noto come i voli di velivoli stranieri non vengono regolarmente segnalati alle C.A.V. italiane le quali vengono solo a conoscenza del volo di quei velivoli che si collegano con esse sull'onda internazionale di assistenza di K/s.333. Circa i voli notturni si deve segnalare ad esempio che il 23 Agosto alle ore 20.00 Z. é stata osservato dallo Scrivente un velivolo di passaggio su Elmas con rotta circa 140° e volante alla quota di circa 1000 m.

in a/c flying over Elmas with altitude 1400 m. at 14. August 1948

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO NOTTE E GIORNO
(Col. A.A.r.n. - A. Dei Monti)

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO CONT
L'A.F.S.C.

R O M A

=====

Col. Dei Monti
John

1685

785017

711A
(7)



From : Directorate of Air Rescue Service

To : HQ Office, 1st Unit, Rome

Date : 21st August 1946

Ref. : 681/CI

REPORT ON THE RESCUE EXERCISE CARRIED OUT BY BALTIMORE

A/C ON 20TH AUGUST 1946

An air rescue exercise between this Air Rescue Center and a Baltimore Wing's a/c of the Urbe airport was carried out on 20th August 1946.

Object of the exercise: WT exercise.

D/F exercise.

Training of the crew to use more WT frequencies.

Operational order;

Message ref. 637/CI dated 30th August 1946 addressed to Baltimore - Urbe Wing and received by Capt. Marescalchi at 1050 hrs.

Contents of the message: Notice of departure for exercise of Baltimore a/c which will follow route 1630. As soon as the a/c will leave, it will establish contact with IKO on the frequency of 1600 so as to get orders on the duty to be fulfilled.

The use of frequency 1600 and 1630 is to be foreseen on this Rescue Center's request. In case of unobtainable contact after 30 minutes the a/c shall return to Base. (sgd) Col. Del Monte.

At 1143 hrs the WT call sign of the Baltimore a/c: 57AE, was communicated by Capt. Marescalchi. The Chief of the crew was Lt. Pilot Leoni of the 26th group.

Carrying out of the exercise;

1555 hrs - Departure order was transmitted to the operational office of Baltimore Wing and received by Capt. Di Tella.

Contents: Ref. 633/CI from Air Rescue Center. A range immediate departure of Baltimore a/c for exercise as per notice N. 637/CI of 20th August. (sgd) Col. Del Monte.

1611hrs - Capt. Di Tella communicated that Baltimore a/c call sign 57A E took off.

1616 hrs : 57AE contacted with IKO.

1620 hrs: The a/c was ordered to reach Ponza Island where the position rejoined by IK 0-110 and IKF would be drawn.

1626 hrs : 57AE was ordered to communicate the eventual difference between its real position and the one fixed by D/F IKO-ILD and IKF.

1640 hrs : 57AE communicated to have reached Ponza Island. ILA and ILA 333 were given to fix the position with ILA and ILA 333.

An air rescue exercise between this Air Rescue Center and a Baltimore Wing's a/c of the Urbe airport was carried out on 20th August 1948.

Object of the exercise: WT exercise.

D/F exercise.

Training of the crew to use more WT frequencies.

Operational order:

Message ref. 637/CI dated 20th August 1948 addressed to Baltimore-Wing and received by Capt. Marescalchi at 1030 hrs.

Contents of the message: Notice of departure for exercise of

Baltimore a/c which will follow route IS30. As soon as the a/c

will leave, it will establish contact with IKO on the frequency

of kc/s 6500 so as to get orders on the duty to be fulfilled.

The use of frequency kc/s 4751 and kc/s 333 is to be foreseen

on this Rescue Center's request. In case of unobtainable contact

after 30 minutes the a/c shall return to ^{the} Base. (sgd) Col. Del

Monte.

At 1143 hrs the WT call sign of the Baltimore a/c: 57AE, was communicated by Capt. Marescalchi. The Chief of the crew was Lt. Pilot Leoni of the 98th group.

Carrying out of the exercise:

1535 hrs - Departure order was transmitted to the operational

office of Baltimore Wing and received by Capt. Di Tella.

Contents: Ref. 637/CI from Air Rescue Center. A range immediate

departure of Baltimore a/c for exercise as per notice N. 637/CI

of 20th August. (sgd) Col. Del Monte.

1611 hrs - Capt. Di Tella communicated that Baltimore a/c call sign

57A E took off.

1616 hrs: 57AE contacted with IKO.

1620 hrs: The a/c was ordered to reach Ponza Island where the

position rejoin by IK O-ILC and IKF would be drawn.

1626 hrs: 57AE was ordered to communicate the eventual difference

between its real position and the one fixed by D/F IKC-ILD and IKF.

1640 hrs: 57AE communicated to have reached Ponza Island.

1645 hrs: Orders were given to fix the position with ILE and IIA

on service N. 3 because no contact could be made with kc/s 333

by IKC-ILD and IKF.

1648 hrs: D/F IIA was advised to keep listening for 57AE.

1649 hrs: 57AE communicated that it is about to be fixed by

D/F of ILE-ILA and ILY.

1705 hrs: 57A E transmitted that the position of Ponza Island was

verified through radio bearing Alghero and Giampino.

1712 hrs: The following order was given to the 57AE: Reach position

410 N., 11030 where you will repeat the control of the position reached

with the known D/F. Communicate light and Met. Bulletin.

1728 hrs: Message for 57AE: It is confirmed that in the position 410

N and 11030' E, the fixing of the position must be effected

183

...../.....

asking for position on Kc/s 333 from IKO -ILD and IKF or on Kc/s 479I from ILA-ILB and ILY. (sgd) Col. Del Monte.

I733 hrs : Milan communicated that the D/F stations ILY and ILA are not in contact with 57AE.

I734 hrs : 57AE gave, as requested, the met. bulletin: Height 800 m., wind speed 20 km. per hr., clear sky, visibility 40 km.

I816 hrs : Contact of 57AE of Elmas D/F gave 480.

I820 hrs : Contact of D/F Milano I520 position and received by 57AE and 479I 30' N. I1058' E. difference by pin point 53 mg equal to 61 km. approximately.

I823 hrs : 57AE was ordered to return to base.

I836 hrs : 57AE communicated that at I841 it will land.

REMARKS ON THE CARRYING OUT OF THE EXERCISE

The time employed between the operational order and the take off of the a/c was good, especially in view of the short notice.

The W T contact with the Baltimore on the medium wave band was very good during the whole exercise. At the end of the exercise the area was rather disturbed. It is important to note that on the frequency

Kc/s 479I the a/c lost too much time in trying to contact D/F and attempting contact wasted too much time. In the case of a real rescue search, it could have run out of petrol before reaching the real point taking into consideration the distance of 61 km. and the necessary searches. On the frequency of 333 Kc/s the contact was negative; such deficiency is due, according to the crew, to the characteristic of the WT set of the a/c.

It is evident that more exercises are necessary to be carried out in order to obtain good results from the crew for obtaining D/F control of its own position, which is the most important thing in air rescue duties.

The Chief of the Air Rescue Center (Maj. Serafino)

REMARKS OF THE DIRECTOR OF THE AIR RESCUE SERVICE

The result of the exercise proved a marked progress to the preceding exercises.

I herewith wish to confirm the remarks made by the head of the air rescue center of Rome and in order to ensure the speedy adaptability of the aircrew personnel of the Baltimore for the rescue service I deem it indispensable to choose two or three crews and see that they be trained two or three times a week until they have acquired the necessary training practice.

Subsequently, having made certain that these crews are familiar with the procedure, other crews could be trained at the OC's choice. It has been proved necessary by the exercise that absolute precision be obtained from the pilot in the conduct of the navigation and from the wireless operator the best use of the W.T. and ground stations.

The Director of Air Rescue Service
Col. Aarn A. Del Monte

1688

The time employed between the operational order and the take off of the a/c was good, especially in view of the short notice.

The W T contact with the Baltimore on the medium wave band was very good during the whole exercise. At the end of the exercise the area was rather disturbed. It is important to note that on the frequency Kc/s 4721 the a/c lost too much time in trying to contact D/F and attempting contact wasted too much time. In the case of a real rescue search, it could have run out of petrol before reaching the real point taking into consideration the distance of 61 km. and the necessary searches. On the frequency of 333 kc/s the contact was negative; such deficiency is due, according to the crew, to the characteristic of the W T set of the a/c.

It is evident that more exercises are necessary to be carried out in order to obtain good results from the crew for obtaining D/F control of its own position, which is the most important thing in air rescue duties.

The Chief of the Air Rescue Center (Maj. Serafino)

REMARKS OF THE DIRECTOR OF THE AIR RESCUE SERVICE

The result of the exercise proved a marked progress to the preceding exercises.

I herewith wish to confirm the remarks made by the head of the air rescue center of Rome and in order to ensure the speedy adaptability of the aircrew personnel of the Baltimore for the rescue service I deem it indispensable to choose two or three crews and see that they be trained two or three times a week until they have acquired the necessary training practice.

Subsequently, having made certain that these crews are familiar with the procedure, other crews could be trained at the CC's choice. It has been proved necessary by the exercise that absolute precision be obtained from the pilot in the conduct of the navigation and from the wireless operator the best use of the W.T. and ground stations.

The Director of Air Rescue Service
Col. Ann A. Del Monte

Translated by Marcello Vannatelli

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 21 Agosto

1946

L'UFFICIO DI STATO MAGGIORE

1° Reparto

N. 661/61 di prot.

ROMA

OGGETTO:

Relazione dell'esercitazione di soccorso effettuata dal velivolo
Baltimore il giorno 20 Agosto 1946.

e.p.c.

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA-Issett-Telecommunic.

ALDO STORNO BALTIMORE - Aeroporto dell'URBE

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO con I.A.F.S.C.

ROMA

ROMA

ROMA

Il giorno 20 Agosto 1946 si è svolta una esercitazione di
Soccorso aereo tra questo C.G.R.S. ed un velivolo dello Stormo Balti-
mo dell'Aeroporto dell'Urbe.

Scopo dell'esercitazione:

Esercitazione di collegamento I.I.

Esercitazioni Radiogoniometriche.

Addestramento dell'equipaggio all'impiego di più frequenze radio.

Ordine di Operazione-

Fonogramma Prot. n° 637/61 del 20 Agosto 1946 diretto allo Stormo Balti-
mo-Urbe e ricevuto dal Capitano Marese Iohi alle ore 10.50.-
Testo: Preavviso di partenza per esercitazione velivolo Baltimore che
eseguirà rotta 161°/. Velivolo appena partito stabilirà collegamento
con I.R.O. sulla frequenza di 40/s. 6500 per ricevere ordini circa missio-
ne da compiere.// Prevedere impiego frequenza 40/s. 4701 ed 40/s. 3111 a
richiesta questo Centro Soccorso.// In caso mancato collegamento dopo
20 minuti primi velivolo rientri Base.// Firmato Colonnello DEL MONTE.-
Alle ore 11.43 è stato comunicato dal Capitano Marese Iohi il nominativo
vo R.T. del velivolo Baltimore- 57 43.- Ogo equipaggio
Tenente pilota Leoni del 20° Gruppo.

Svolgimento dell'esercitazione.

Ore 15.55 - trasmesso ordine di partenza all'Ufficio Operazioni dello
Stormo Baltimore, ricevuto dal Capitano DI BELLA;

Testo: Prot. n° 637/61 da C.G.R.S.// disporre immediata par-
tenza velivolo Baltimore per esercitazione come da preavvi-
so n° 637/61 del 20 c.// Firmato Colonnello DEL MONTE

Ore 16.11 -

Capitano DI BELLA comunica che il velivolo Baltimore noning.

Ore 17.17 -

e.p.c.

AL MINISTRO DELL'AERONAUTICA-Isptt. Telecomunic.
ALLO STORMO BALTIMORE - Aeroporto dell'UNB
ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO con L.A.P.S.C.
ROMA
ROMA

Il giorno 20 Agosto 1946 si è svolta una esercitazione di soccorso aereo tra questo C.O.R.S. ed un velivolo dello Stormo Baltimore dell'Aeroporto dell'UNB.

Scopo dell'esercitazione:

Esercitazione di collegamento R.T.
Esercitazioni Radiogoniometriche.
Addestramento dell'equipaggio all'impiego di più frequenze Radio.

781

Ordine di Operazione-

Fonogramma Prot. n° 637/61 del 20 Agosto 1946 diretto allo Stormo Baltimore-UNB e ricevuto dal Capitano Maretti Lohi alle ore 10.50.
Testo: Preservio di partenza per esercitazione velivolo Baltimore che eseguirà rotta 163°/. Velivolo appena partito stabilito collegamento con IRO. sulla frequenza di KC/a. 6500 per ricevere ordini circa missione da compiere. Prevedere impiego frequenza KC/a. 4701 et KC/a. 333 a richiesta questo Centro soccorso. In caso mancato collegamento dopo 10 minuti primi velivolo rientri Base. Firmato Colonnello DEL MONTE.
Alle ore 11.43 è stato comunicato dal Capitano Maretti Lohi il nominativo vo R.E. del velivolo Baltimore- 57 AB. Dopo equipaggio
Sentente pilota Leoni del 28° Gruppo.

Svolgimento dell'esercitazione

Ore 15.55 - trasmesso ordine di partenza all'Ufficio Operazioni dello Stormo Baltimore, ricevuto dal Capitano DI TULLA;
Testo: Prot n° 637/61 da C.O.R.S. / di giorno immediata partenza velivolo Baltimore per esercitazione con le previsioni
Bo n° 637/61 del 20 c. / Firmato Colonnello DEL MONTE

Ore 16.11 - Capitano DI TULLA comunica che il velivolo Baltimore nominativo 57 AB. ha decollato.

Ore 16.16 - 57 AB. si collega con IRO.
Ore 16.20 - Gli si ordina di recarsi Isola di Ponza ove si farà rilevare la posizione raggiunta da IRO. IRO e IRT.

Ore 16.26 - Dopo l'ordine a 57 AB. di comunicare eventuale differenza tra posizione vera e quella rilevata dal R.D.C. IRO. ILL. e IRT.

Ore 16.40 - 57 AB. comunica di aver raggiunta l'isola di Ponza.
Ore 16.43 - Si comunica di effettuare controllo posizione con ILL e ILLA su servizio n° 3 perché non sentito su KC/a. 333 da IRO-ILL e IRT.

Ore 16.46 - Avvertito RDC. ILLA di stare in ascolto per 57 AB.

Ore 16,49 - 57 AB. comunica che stà per essere rilevato dai RDG. di ILE-ILA e ILY.-

Ore 17,05 - 57 AB. trasmette ~~ela~~ posizione isola Ponza accertata a mezzo Radiofari Alghero e Ciampino.

Ore 17,12 - Ordino a 57 AB. Recatevi posizione 41°N. 11°30'E. ove si peterete controllo posizione raggiunta con noti RDG. Comunicate quota e bollettino meteorologico.

Ore 17,26 - Nota per 57 AB. - Confermo che in posizione 41° N. et 11° 30'E. controllo posizione dovrà essere effettuato chiedendo rilevamenti su Kc/s. 333 a IKC-ILD e IKF oppure su Kc/s. 4781 a ILA - ILE e ILY. Firmato Colonnello Del Monte.-

Ore 17,33 - Milano comunica che i R.D.G. ILY e ILA non sentono 57 AB.

Ore 17,34 - 57 AB. dà a richiesta il bollettino meteo: quota 200m. vento velocità 20 km.h. - cielo sereno visibilità 40 Km.

Ore 18,16 - Rilevamento di 57 AB. del RDG. di Bologna dà 173°.-

Ore 18,18 - Rilevamento RDG. di Elmas dà 46°.-

Ore 18,20 - Rilevamento RDG Milano 152° posizione raggiunta quindi da 57 AB e 41° 30' N. II° 58' E. differenza da punto e punto 33 mg. pari a 61 Km. circa.-

Ore 18,23 - Dato l'ordine a 57 AB. di rientrare alla Base.

Ore 18,36 - 57 A.E. comunica che alle ore 18,41 atterra.

XXXXXX

OSSERVAZIONI SULLO SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE

Il tempo impiegato tra l'ordine di Operazione e il decollo del velivolo di 16 minuti primi è buono tenuto conto anche del preavviso.

Il collegamento A.I. con i Baltimore sull'onda media è stato ottimo per tutta l'esercitazione. Per ~~la~~ ^{la} nota di emissione verso la fine dell'esercitazione zona alquanto disturbata. Rilevamento importante è che sulla frequenza di Kc/s. 4781 il velivolo per mettersi in contatto RDG. e farvi rilevare ha perduto troppo tempo, o nel caso di missione reale di soccorso, non gli sarebbe rimasta più l'autonomia per raggiungere il punto vero, data la non indifferente distanza 61 Km. e fare le ricerche necessarie. Sulla frequenza di 333 Kc/s. il collegamento è stato negativo, tale deficienza dipende, a detta del personale di bordo, dalla caratteristica dell'impianto R.I. di bordo.

È evidente la necessità di più frequenti esercitazioni che portino ad un maggiore addestramento dell'equipaggio alla guida a mezzo Radio ~~della~~ emissioni ed al controllo RDG. della propria posizione, cosa questa vitale per l'esecuzione di missioni di soccorso.

IL CARO DEL C.C.R.S.
(Magg. pil. ZENNARO Serafino)

Zennaro

Ore 17,26 - municate quota e bollettino meteorologico.
 - Nota per 57 AB. - Confermo che in posizione 41° N. et 11°
 30' E. controllo posizione dovrà essere effettuato chiedendo
 da rilevamenti su Kc/s. 333 a IKO-ILD e IKP oppure su Kc/s.
 4781 a IIA - ILL e ILY. Firmato Colonnello Del Monte.
 Ore 17,33 - Milano comunica che i R.D.G. ILY e IIA non sentono 57 AB.
 Ore 17,34 - 57 AB. dà a richiesta il bollettino meteo: quota 800m.
 vento velocità 20 km.h. - cielo sereno visibilità 40 Km.
 Ore 18,16 - Rilevamento di 57 AB. del RDG. di Bologna dà 173°.
 Ore 18,18 - Rilevamento RDG. di Milano dà 46°.
 Ore 18,20 - Rilevamento RDG Milano 152° posizione raggiunta quindi da
 57 AB e 41° 33' N. II° 53' E. differenza da punto e punto
 33 mg. pari a 61 Km. circa.
 Ore 18,23 - Dato l'ordine a 57 AB. di rientrare alla Base.
 Ore 18,33 - 57 A.B. comunica che alle ore 18,41 atterra.
Finestra

XXXXXX

OSSERVAZIONI SULLO SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE

Il tempo impiegato tra l'ordine di Operazione e il decollo del velivolo di 16 minuti primi è buono tenuto conto anche del preavviso.

Il collegamento R.T. con i Baltimore sull'onda media è stato ottimo per tutta l'esercitazione. Per ~~la~~ *le* nota di emissione verso la fine dell'esercitazione zona alquanto disturbata. Rilevamento importante è che sulla frequenza di Kc/s. 4781 il velivolo per mettersi in contatto RDG. e farsi rilevare ha perduto troppo tempo, e nel caso di missione reale di soccorso, non gli sarebbe rimasta più l'autonomia per raggiungere il punto vero, data la non indifferente distanza 61 Km. e fare le ricerche necessarie. Sulla frequenza di 333 Kc/s. il collegamento è stato negativo, tale deficienza dipende, a detta del personale di bordo, dalla caratteristica dell'impianto R.T. di bordo.

È evidente la necessità di più frequenti esercitazioni che portino ad un maggiore addestramento dell'equipaggio alla guida a mezzo radio ~~dei~~ emissioni ed al controllo RDG. della propria posizione, cosa questa vitale per l'esecuzione di missioni di soccorso.

IL CAPO DEL C.C.R.S.
(Magg. pil. GENNARO Serafino)

Serafino

1693

OSSEVATIONE DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

L'andamento dell'esercitazione ha mostrato un netto progresso rispetto le esercitazioni precedenti.

Confermo le osservazioni fatte dal Capo del C.O.R.S. di Roma:

Ritengo indispensabile, per assicurare la rapida familiarizzazione degli equipaggi del Baltimore per il Servizio di Soccorso, di scegliere due o tre equipaggi e farli addestrare due o tre volte alla settimana sino a che essi raggiungano il livello addestrativo necessario.

Successivamente, assicurata l'efficienza di tali equipaggi per le missioni reali di soccorso si potrebbe addestrare altri equipaggi a scelta del Comando di Storno. Come risulta dallo svolgimento dell'esercitazione è necessario ottenere dal pilota una precisione assoluta nella condotta della navigazione e del marconista l'affiatamento massimo con le stazioni C.O.R.S. e del servizio RDS. per cooperare alla precisione della navigazione.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. Adriano - A. Del Ponte)

Carlo Amato

FROM :- Air Forces Sub-Commission, A.C., Milan.

TO :- Air Forces Sub-Commission, HQ, AC, Rome.
(for attention Fl/Lt Reid).

DATE :- 23rd August 1946.

REF :- APSC/M/304/Sigs.

C.A.V. SEARCH FOR REPORTED MISSING AIRCRAFT

Further to our letter of even date and reference the enclosed communications have now been received giving details of the search over Casale Monferrato, following upon the false report of an air-craft having crashed there.

2. It will be seen that the originator of the message was a certain Signor Castellani, and further inquiries are being made as to the location of this individual and his reasons for raising the alarm.



D.G. REID R/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosures (3) Letters re C.A.V. Search over Casale Monferrato.

REF :- AFSC/M/501/sigs.

C.A.V. SEARCH FOR REPORTED MISSING AIRCRAFT

Further to our letter of even date and reference the enclosed communications have now been received giving details of the search over Casale Monferrato, following upon the false report of an aircraft having crashed there.

2. It will be seen that the originator of the message was a certain Signor Castellani, and further inquiries are being made as to the location of this individual and his reasons for raising the alarm.



D.G. REID T/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosures (3) Letters re C.A.V. Search over Casale Monferrato.



CENTRO SOCCORSO MILANO
Ufficio Comando

1703
Linate (Milano) li 23/8/1946

Alla Sottocommissione per l'Aeronautica
Militare

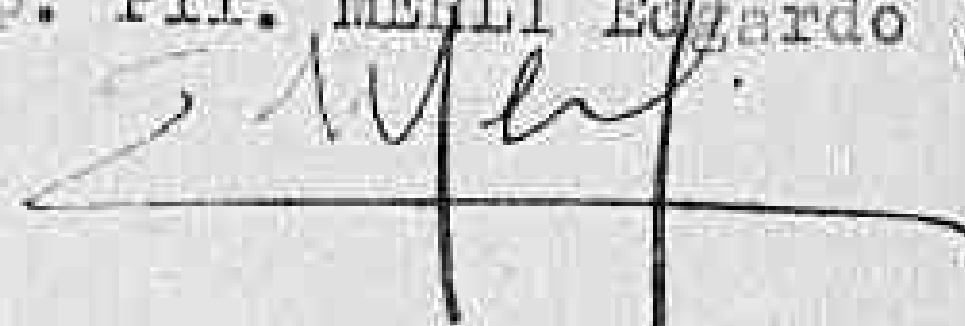
Prot. n° 299/M1

M I L A N O

Oggetto: Trasmissione relazione.

Si trasmette la relazione sulla missione di Soccorso
effettuata il giorno 22/8/1946 dall'Aereo Baltimore ASRL della
Sezione di Linate.

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSO
(Cap. Pil. MERLI Edoardo)



887

1697

112 11 22 AGOSTO 1946 il Marconista MORG. 1904. GARY. GUERRINO			ANNOTAZIONI E INTERCETTAZIONI	
ORE	CHIAMATE			
09 29	ASRL	ILY	K	
31	ILY	ASRL	QK ? QSA ? K	
32	ASRL	ILY	R QK OK QSA 3/5 QER 03 33 AR K	
33	ILY	ASRL	R OK	
34	ASRL	ILY	NOTA AFFANDEGGIO DA RUMONGAR NOT 6.75 QSA K	
35	ILY	ASRL	R OK CPM 6.75	
36	ASRL	ILY	QK ? K	
37	ILY	ASRL	R QRU AR	
41	ILY	ASRL	QK CASALIN QRU	
42	ASRL	ILY	R CPM QK	
43	ILY	ASRL	NOTA COMUNICAZIONI SA POSSIBILE NOTTA 8.75 QSA K	
45	ASRL	ILY	R OK NOTTA - RUMONGAR ARRO INSONNO GABALE CPM	
46	ILY	ASRL	R OK CPM	
53	ASRL	ILY	NOTA CPMER INSONNO ACABALE AL ARGUO I QIRI CPM K	
54	ILY	ASRL	R OK CPM NOTTA	
56	ASRL	ILY	QK ? K	
57	ILY	ASRL	R NIL	
10 04	ILY	ASRL	QK ?	
05	ASRL	ILY	QK ? K	
06	ILY	ASRL	R QRU NIL	
16	ILY	ASRL	QRU NIL QK ?	
17	ASRL	ILY	R OK QRU	
26	ASRL	ILY	NOTA - QTA NOTTA RUMONGAR - RUM SI SA QER TIPO ST DI	
28	ILY	ASRL	QK CASALIN QRU	
37	ILY	ASRL	NOTA - AVUTE DISPOSIZIONI DA DARI K	
38	ASRL	ILY	R OK NIL	
47	ILY	ASRL	QRU NIL K	

R QK OK QSA 3/5 QTR 09 33 AR K

R OK

NOTA - ANTACCHIO DA RICHARGES EST 5.75 CPM K

R OK CPM 5.75

QTR K

R QRU AR

QTR CABALE CPM

R CPM QTR

NOTA COMPLETAMENTE 5.75 POSSIBILE NOTA 5.75 CPM K

R OK NOTA - RICHARGES ARRUO INTERNO 9.50 CPM

R OK CPM

NOTA CIRCA INTERNO AGAZZALE AL ARRUO 1 CPM CPM K

R OK CPM NOTA

QTR K

R NIL

QTR

QTR K

R QRU NIL

QTR NIL QTR

R OK QRU

NOTA - QSA NOTA PRESIDENTE - NON SI SA CHE TIPO DI

CHE NAZIONALE CIA LO APPAR DOLLO CPM K

R OK CPM NOTA

NOTA - AUSTRIE DISPOSIZIONI DA DANIE K

R OK NIL

QTR NIL K

R OK QRU

NOTA - CONTINUARE RICERCHE FINO AT CHE 12 00 CPM K

R OK NOTA

QTR NIL K

R OK QRU

QTR NIL K

788

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

11X

1699

Il 22 AGOSTO 1945 Il Marconista SERG. MAG. GATTI GUERINO

ANNOTAZIONI E INTERCETTAZIONI

CHIAMATE

ORE

11 30	ASRL	ILY	R OK QRU
39	ILY	ASRL	QRU NIL AR K
40	ASRL	ILY	R OK QRU
51	ASRL	ILY	NOTA - RIMBOMBATE ILY QRM OK CPE K
52	ILY	ASRL	R OK NOTA QRU
12 01	ILY	ASRL	QRU? K
02	ASRL	ILY	QRU NIL
13	ILY	ASRL	QAL ILY 12 15 AR VA
16	ASRL	ILY	R OK VA

L'OPERATORE A INFERA

(SERG. MAG. GATTI GUERINO)



170
COPIANOTA TELEFONICA da CASALE MONFERRATO

Alle ore 2030 il Maresciallo Curti, Comandante la Stazione Carabinieri di Casale Monferrato, risponde alla chiamata telefonica del C.C.R.S. di Milano comunicando:

"Nessun Ente dei Carabinieri del Circondario di Casale Monferrato ha comunicato con il Presidio di Torino nella mattina del 22/8/46. Ho avuto la stessa richiesta da diversi Enti di Torino e di Alessandria, ma sono in grado di affermare nel modo più categorico quanto sopra".

La comunicazione è stata ricevuta alle ore 2030 per telefono dal Ten. Melchiorro Antonio.-

P. C. C.

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSI

(S. M. Curti)



773

COPIA

TELEGRAMMA

170E

Ricevuto tramite C.A.V. il 22/8/46

ore 2315 - Ric. Coppini

Qualifica ODD - Destinazione: Milano - Provenienza: Torino - n° 201 -

Parole 75 - Data presentazione: 22/8/46 ore 2230

Indirizzo: ODD CENTRO SOCCORSO MILANO

Testo: 3185/AER AEROPRESIDIO TORINO punto RIFERIMENTO RICHIESTA CODESTO
CENTRO COMUNICASI CHE QUESTO COMANDO GIORNO 22 CORRENTE AT ORE ZERO ET
VENTI HABET RICEVUTO UN FONO FIRMATO LUCIANO CASTELLANI SPECIFICANTE CHE
APPARECCHIO ONOREVOLE DE NICOLA PRECIPITATO PRESSO CASALE punto LIEVI
DANNI APPARECCHIO punto ONOREVOLE OSPITATO PRESSO ALBERGO PRINCIPE DI
PIEMONTE punto SEGUITO INCHIESTA QUESTO COMANDO NOTIZIA SUDDETTA EST
RISULTATA INFONDATA punto NON EST STATO POSSIBILE ACCERTARE PROVENIENZA
COMUNICAZIONE TELEFONICA IN QUESTIONE punto

f/to COL. TENTI

P. C. C.



CAPO DEL CENTRO SOCCORSO

Cap. P. L. Agnello Merlo

884

48 LROF V LAEE NR 1096/24 OPOP
QVR 4

FROM MTOUSA 241313B

TO CO FOGGIA ARMY AIR BASE ; CO EATS CAPODICHINO ; CO ATC CIAMBER
AIR FORCES SUBCOMMISSION ALCON ROME .

BT

FX70942 .

RESTRICTED PD PARA REFERENCE FOX XRAY DASH SIX NINE ONE THREE ZERO THIS
HEADQUARTERS REGARDING DREAMBOAT PLAN PD PARA SIGNED COMGENMED CITE
NAGDS PD PARA DEPARTURE INFORMATION RECEIVED SHOWS FIRM TAKE OFF DATE
TWO SIX REPEAT TWO SIX AUGUST ONE NINE FOUR SIX PD REPEATING IN PART
INSTRUCTIONS FORMERLY ISSUED CLN CAV LIAISON OFFICER AIR FORCES SUB
DASH COMMISSION NOTE AND ALERT CAV FACILITIES UPON RECEIPT THIS MESSAGE
PD PARA ROUTE GREAT CIRCLE HICKAM FIELD HAWAII TO CAIRO EGYPT AND
SCHEDULED DEPART HICKAM ZERO FIVE THREE ZERO LOCAL TIME TWO SIX AUGUST
AND ARRIVE FOGGIA ZERO THREE FIVE FOUR BOTH LOCAL TIMES TO ARRIVE CAIRO
ZERO NINE THREE NINE PD PARA OTHER INFORMATION CONTAINED IN QUOTED
MESSAGE PD NO PUBLICITY WILL BE GIVEN THIS FLIGHT UNTIL COMPLETION PD

BT 241313B

SENT NR48 LP KK

gkM
26/8

MC 23/24

Spoke F/L Reid 0930 28/8
action AF. a.m. 26/8
LFL

241515B



169A AIR
6549 H/5986

1680
Brindisi, 5th August 1946
(14)

- REPORT -

Air rescue searches have been carried out on 2nd and 3rd August for a/c Cant Z. 501, call sign 97 MU, which left Brindisi on 0935 hrs and was directed to the Calabrian area to take photos.

Carrying out of search; at 1540 hrs Capt. Albanese, C.O. of N.2 Base Area, Brindisi, asked this Center to trace the above mentioned a/c from which no message had been received since 1256 hrs. At 1545 hrs, the D/F from which news was requested informed that at 1230 hrs the a/c communicated that it was heading for Scalea and that at 1256 hrs it was going to transfer to the short wave band. From 1225 hrs to 1540 hrs the navy HQ of Taranto, Brindisi and Naples were informed that there was no trace of the a/c, and they were requested in the mean time to contact the respective D/F stations and the semaphores under their control.

From 1540 hrs to 1545 hrs news was requested through the Brindisi D/F to the D/F of Catania and Palermo, but in both cases the answer was negative.

At 1545 hrs the Directorate of the Air Rescue Service was advised. At 1543 hrs negative answer regarding the air rescue searches carried out by the navy at Taranto and Brindisi.

At 1550 hrs the operational order of air rescue searches was transmitted to Taranto and Brindisi (copy is herewith attached).

At 1631 hrs the operational order of air rescue searches was transmitted to the operations office of Taranto (copy is herewith enclosed).

At 1640 hrs the Brindisi D/F communicated Palermo has received on short wave length at 1621 hrs the news that the Cant Z. 501 moored at Nocera-Terinese owing to engine trouble. The crew were uninjured.

At 1643 hrs counter operational order of air rescue searches was transmitted to Rome, ~~Marina di Taranto~~, Brindisi and Naples (copy is herewith enclosed).

At 1650 hrs the above was transmitted to Rome, Marina di Taranto, Brindisi and Naples.

At 1714 hrs Palermo transmitted to the Brindisi D/F the following; 97 MU a/c at 1445 moored at Nocera Terinese owing to damage of the engine and shortage of petrol.

From 1720 hrs to 1730 hrs the above was transmitted to Rome, Taranto and Brindisi.

At 1730 the Navy of Naples communicated that they were about to carry out the search of the a/c. In the mean time Rome, Taranto and Brindisi were informed of the above.

At 1745 hrs the D/F of Naples was ordered to call on the short wave band (m.62) the 97 MU in order to try to contact; the signal sent in flight by the a/c was only received by Palermo. No contact could be obtained.

As the a/c had not stated whether it was moored or drifting on the sea, at 1746 hrs the C.O. of the Air Rescue Service (Col. Del Monte) ordered the undersigned to immediately send an a/c from Taranto to fly to Nocera Terinese in order to give the exact position of the a/c and, if possible, to moor.

At 1748 hrs the above order was transmitted to Taranto (copy is herewith attached).

At 1752 hrs the Unit of the operational office at Taranto (Col. Gentile) pointed out that it would be difficult for the a/c to fulfil its duty and be back at least by sundown.

At 1755 hrs the undersigned was about to order the a/c of Taranto to take off and eventually land at Messina instead of returning to base, when Lt. Col. Bacich (C.O. of the Unit operational office) ordered the hold up of the a/c

From 1225 hrs to 1340 hrs the navy HQ of Taranto, Brindisi and Naples were informed that there was no trace of the a/c, and they were requested in the mean time to contact the respective D/F stations and the searchers under their control.

From 1540 hrs to 1545 hrs news was requested through the Brindisi D/F to the D/F of Catania and Palermo, but in both cases the answer was negative.

At 1545 hrs the Directorate of the Air Rescue Service was advised. At 1543 hrs negative answer regarding the air rescue searches carried out by the navy at Taranto and Brindisi.

At 1550 hrs the operational order of air rescue searches was transmitted to Taranto and Brindisi (copy is herewith attached).

At 1631 hrs the operational order of air rescue searches was transmitted to the operations office of Taranto (copy is herewith enclosed).

At 1640 hrs the Brindisi D/F communicated Palermo has received on short wave length at 1621 hrs the news that the Cant Z.501 moored at Nocera-Terinese owing to engine trouble. The crew were uninjured.

At 1643 hrs counter operational order of air rescue searches was transmitted to Rome, ~~Brindisi~~, Brindisi and Naples (copy is herewith enclosed).

At 1650 hrs the above was transmitted to Rome, Marina di Taranto, Brindisi and Naples.

At 1714 hrs Palermo transmitted to the Brindisi D/F the following: 97 MU a/c at 1445 moored at Nocera Terinese owing to damage of the engine and shortage of petrol.

From 1720 hrs to 1730 hrs the above was transmitted to Rome, Taranto and Brindisi.

At 1730 the Navy of Naples communicated that they were about to carry out the search of the a/c. In the mean time Rome, Taranto and Brindisi were informed of the above.

At 1745 hrs the D/F of Naples was ordered to call on the short wave band (m.62) the 97 MU in order to try to contact; the signal sent in flight by the a/c was only received by Palermo. No contact could be obtained.

As the a/c had not stated whether it was moored or drifting on the sea, at 1746 hrs the O.C. of the Air Rescue Service (Col. Del Monte) ordered the undersigned to immediately send an a/c from Taranto to fly to Nocera Terinese in order to give the exact position of the a/c and, if possible, to moor.

At 1748 hrs the above order was transmitted to Taranto (copy is herewith attached).

At 1752 hrs the Unit of the operational office at Taranto (Col. Centa) pointed out that it would be difficult for the a/c to fulfill its duty and be back at least by sundown.

At 1755 hrs the undersigned was about to order the a/c of Taranto to take off and eventually land at Messina instead of returning to base, when Lt. Col. Bacich (O.C. of the Unit operational office) ordered the hold up of the a/c at Taranto and to contact Palermo so that they make arrangements to send naval craft to Messina.

The undersigned informed Lt. Col. Bacich that the order had been received from Rome and that the Taranto a/c finding itself in difficulties as night was drawing near, could head for Messina instead of returning to base.

Lt. Col. Bacich did not agree and therefore cancelled the order.

At 1759 hrs I informed Rome, which enquired as to whether the a/c had taken off, of the instructions received by the Aero-Unit.

26/12

.....

- 2 -

At 1812 hrs the D/F communicated that the a/c at 1754 hrs transmitted: We are awaiting orders- The above was immediately transmitted to Rome, Taranto and Brindisi.

At 1812 hrs the Navy of Naples informed that the Duca degli Abruzzi proceeding from Porto Said would arrive in the vicinity of Nocera Terinese about 0100 hrs and would be informed of the crashed a/c. The Guard of Finance for the coast and the Navy of Messina had already received instructions from Naples to carry out the rescue.

Rome, Brindisi, Taranto and Bari were informed of the above.

At 1840 hrs the D/F communicated that Catania managed to contact the A/C and received the following message: - Keep listening in. If I want you I will call you.- The above message was immediately transmitted to Rome, Taranto, Brindisi and Bari as well as the messages of the rescue center of the Navy of Naples relating to the departure (2100 hrs) of the C.T. Mosco from Messina to the Nocera Terinese Area.

At 2015 hrs an other message of the Navy of Naples informed that orders were taken to send a quick tug which would reach Nocera Terinese at the day-break.

As the a/c would have been hauled, the above mentioned tug would proceed to Messina or Vibo Valentia as per agreement taken with the crew.

At 2120 hrs the Navy of Naples informed that the a/c moored at the 242th Km. on the beach between Nocera Terinese and Palermo; at the mean time Rome, Taranto and Brindisi were informed of the above.

At 2125 hrs Rome gave instructions to the D/F of Palermo and Brindisi to keep listening all the night as the a/c was in an area w/out communications. (Brindisi was keeping listening all the night).

At 0115 hrs the D/F intercepted Messina and informed Catania that the tug Titania ^{Why?} at 0100 hrs left the port proceeding to the 87 MW a/c.

Taranto, Rome and Brindisi were informed of the above as well of the following message transmitted by the D/F of Brindisi at 0717 hrs: - A/c and crew uninjured; location facing Nocera Terinese. P.O.F. urgently required. (the above message was received by Brindisi D/F at 0712 hrs).

At 1440 hrs Catania transmitted to the D/F of the Brindisi that the a/c ~~97~~ arrived safe together with the crew at Vibo Valentia and would remain there awaiting petrol. I informed Rome, Taranto and Brindisi of the above and of the telephone conversation between this Center and Lt. Galé, which took place at 1540 hrs and confirmed that the a/c ~~was~~ hauled at Vibo Valentia and urgently required petrol.

In respect of the above Rome at 1645 hrs ordered this Center to provide a mean to be sent from Brindisi with the petrol. The Local Base Area O.C. gave immediately the orders and in effect the mean left at 2015 hrs.

At the mean time the Operational Office of Taranto (Lt. Col. Genta) and the Operational Office of the Area Unit (Maresciallo Percheri) were informed of the above.

The a/c returned to Brindisi on 3th August 1946.

Remarks :

The telephone exchange has well answered.

The above also applies to the radio communications.

Interferences amongs Units have hampered the correct working of the rescuing operations.

It would be advisable in future to eliminate the above interferences.

More over the undersigned brings to your attention the fact that some higher authorities, though knowing the agreements intervened between this office and the Navy HQ of Naples, took contacts with an other Unit.

This Office was informed ~~just~~ by chance of such a contact.

departure (2100 hrs) of the C.T. Mosco from Messina to the Nocera Terinese Area. At 2015 hrs an other message of the Navy of Naples informed that orders were taken to send a quick tug which would reach Nocera Terinese at the day-break. As the a/c would have been hauled, the above mentioned tug would proceed to Messina or Vibo Valentia as per agreement taken with the crew.

At 2120 hrs the Navy of Naples informed that the a/c moored at the 242th Km. on the beach between Nocera Terinese and Palenna; at the mean time Rome, Taranto and Brindisi were informed of the above.

At 2125 hrs Rome gave instructions to the D/F of Palermo and Brindisi to keep listening all the night as the a/c was in an area w/out communications. (Brindisi was keeping listening all the night).

At 0115 hrs the D/F intercepted Messina and informed Catania that the tug Titania at 0100 hrs left the port proceeding to the 67 MU a/c.

Taranto, Rome and Brindisi were informed of the above as well of the following message transmitted by the D/F of Brindisi at 0717 hrs: - A/c and crew uninjured; location facing Nocera Terinese. E.O.L. urgently required. (the above message was received by Brindisi D/F at 0712 hrs).

At 1440 hrs Catania transmitted to the D/F of the Brindisi that the a/c ~~67~~ arrived safe together with the crew at Vibo Valentia and would remain there awaiting petrol. I informed Rome, Taranto and Brindisi of the above and of the telephone conversation between this Center and Lt. Calò, which took place at 1540 hrs and confirmed that the a/c ~~was~~ hauled at Vibo Valentia and urgently required petrol.

In respect of the above Rome at 1645 hrs ordered this Center to provide a mean to be sent from Brindisi with the petrol. The Local Base Area O.C. gave immediately the orders and in effect the mean left at 2015 hrs.

At the mean time the Operational Office of Taranto (Lt. Col. Genta) and the Operational Office of the Area Unità (Maresciallo Frerchi) were informed of the above.

The a/c returned to Brindisi on 5th August 1946.

Remarks :

The telephone exchange has well answered.

The above also applies to the radio communications.

Interferences amongs Units have humpered the correct working of the rescuing operations.

It would be advisable in future to eliminate the above interferences.

More over the undersigned brings to your attention the fact that some higher

authorities, though knowing the agreements intervened between this office and the Navy HQ of Naples, took contacts with an other Unit.

This Office was informed ~~last~~ by chance of such a contact.

The Chief of Air Rescue Center
Lt. Pilot Mario Canteone

281

Translated by Marcella Vannutelli

S. S. O. I think Col. Del Monte was rather hasty in asking for an aircraft at such a late hour and trying to despatch a tug. It seemed obvious under prevailing weather conditions that the aircraft was in little danger and I suggest that a quiet word of warning might be advisable.

Brindisi 5/8/946

168 A

=====
= RELAZIONE =
=====

Il giorno 2 e 3 Agosto sono state effettuate ricerche e soccorso dell'aereo Cant. Z. 501, nominativo radio 97MU, partito da Brindisi alle ore 0935 e diretto in zona Calabria per effettuare fotografie.

SVOLGIMENTO: Alle ore 1540 il Capitano Albanese, comandante in 2° la Base Aerea di Brindisi, prega questo Centro di interessarsi dell'aereo sopra citato che non comunica più dalle ore 1256. Alle ore 1515 il radiogoniometro a cui si chiedono notizie, riferisce che alle ore 1230 l'aereo ha comunicato di essere diretto a Scalea ed alle ore 1256 che sarebbe passato su onde corte.

Dalle ore 1525 alle ore 1540 comunicato ai Comandi di Marina di Taranto-Brindisi e Napoli la mancanza di notizie dell'aereo, richiedendo contempoaneamente di interessarsi presso i rispettivi RDG e semafori dipendenti.

Dalle ore 1540 alle ore 1545 richieste, tramite il radiogoniometro di Brindisi notizie ai radiogoniometri di Catania e Palermo-esito negativo.

Alle ore 1545 viene avvertita la Direzione del Servizio R.S. Alle ore 1548 risposta negativa in merito alle ricerche da parte della Marina di Taranto e Brindisi.

Alle ore 1550 si trasmette a Taranto e Brindisi l'ordine di operazione di ricerca e soccorso velivoli (si allega copia).-

Alle ore 1631 trasmesso all'Ufficio Operazioni di Taranto l'Ordine di Operazione di Ricerca e Soccorso Velivolo. (si allega copia).-

Alle ore 1640 il radiogoniometro di Brindisi comunica: Palermo ha ricevuto su onde corte alle ore 1621 che il Cant. Z. 501 ha ammarato a Nocera-Terinese causa avaria motore. Equipaggio incolume.

Alle ore 1643 trasmesso controordine operazione ricerca e soccorso a Brindisi e Taranto (si allega copia).

Alle ore 1650 comunicato quanto sopra a Roma, Marina di Taranto, Brindisi e Napoli.

Alle ore 1714 Palermo comunica al Radiogoniometro di Brindisi la seguente nota: "Aereo 97 MU at ore 1445 ammarato Nocera Terinese per avaria motore et mancanze carburante."-

Dalle ore 1720 alle 1730 comunicato quanto sopra a Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 1730 la Marina di Napoli comunica che sta interessandosi per il recupero dell'aereo. Ciò viene subito portato a conoscenza di Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 1745 si ordina al radiogoniometro di Napoli di chiamare su onde corte fm. 62) il 97 MU. per tentare il collegamento, dato che l'aereo trasmette all'aria e lo sente solo Palermo. Risultato negativo.

Alle ore 1746 la direzione del Servizio R.S. (Colonello Del Monte), dato che l'aereo non precisava se era alla riva od alla deriva, ordinava allo scrivente di far subito partire un aereo da Taranto e portarsi su Nocera-Terinese per precisare la posizione del velivolo sinistrato, e se possibile ammarare.

Alle ore 1748 si trasmette tale ordine a Taranto. (si allega copia).

Alle ore 1752 l'Ufficio Operazioni di Taranto (Colonello Genta) fa presente che l'aereo difficilmente fa in tempo a compiere tale missione e ripartire

to in zona Calabre per effettuare fotografie.

SVOLGIMENTO: Alle ore 1540 il Capitano Albanese, comandante in 2° la Base Aerea di Brindisi, prega questo Centro di interessarsi dell'aereo sopra citato che non comunica più dalle ore 1256. Alle ore 1515 il radiogoniometro a cui si chiedono notizie, riferisce che alle ore 1230 l'aereo ha comunicato di essere diretto a Scalea ed alle ore 1256 che sarebbe passato su onde corte.

Dalle ore 1525 alle ore 1540 comunicato ai Comandi di Marina di Taranto-Brindisi e Napoli la mancanza di notizie dell'aereo, richiedendo contempoaneamente di interessarsi presso i rispettivi RDG. e semafori dipendenti. Dalle ore 1540 alle ore 1545 richieste, tramite il radiogoniometro di Brindisi notizie ai radiogoniometri di Catania e Palermo-esito negativo.

Alle ore 1545 viene avvertita la Direzione del Servizio R.S. Alle ore 1548 risposta negativa in merito alle ricerche da parte della Marina di Taranto e Brindisi.

Alle ore 1550 si trasmette a Taranto e Brindisi l'ordine di operazione di ricerca e soccorso velivoli (si allega copia).-

Alle ore 1631 trasmesso all'Ufficio Operazioni di Taranto l'Ordine di Operazione di Ricerca e Soccorso Velivolo. (si allega copia).-

Alle ore 1640 il radiogoniometro di Brindisi comunica: Palermo ha ricevuto su onde corte alle ore 1621 che il Cant. Z8501 ha ammarato a Nocera-Terinese causa avaria motore. Equipaggio incolume.

Alle ore 1643 trasmesso controordine operazione ricerca e soccorso a Brindisi e Taranto (si allega copia).

Alle ore 1650 comunicato quanto sopra a Roma, Marina di Taranto, Brindisi e Napoli.

Alle ore 1714 Palermo comunica al Radiogoniometro di Brindisi la seguente nota: "Aereo 97 MU at ore 1445 ammarato Nocera Terinese per avaria motore et mancanza carburante."-

Dalle ore 1720 alle 1730 comunicato quanto sopra a Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 1730 la Marina di Napoli comunica che sta interessandosi per il recupero dell'aereo. Ciò viene subito portato a conoscenza di Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 1745 si ordina al radiogoniometro di Napoli di chiamare su onde corte fm. 62) il 97 MU. per tentare il collegamento, dato che l'aereo trasmette all'aria e lo sente solo Palermo. Risultato negativo.

Alle ore 1746 la direzione del Servizio R.S. (Colonello Del Monte), dato che l'aereo non precisava se era alla riva od alla deriva, ordinava allo scrivente di far subito partire un aereo da Taranto e portarsi su Nocera-Terinese per precisare la posizione del velivolo sinistrato, e se possibile ammarare. Alle ore 1748 si trasmette tale ordine a Taranto. (si allega copia).

Alle ore 1752 l'Ufficio Operazioni di Taranto (Colonello Genta) fa presente che l'aereo difficilmente fa in tempo a compiere tale missione e rientrare almeno per il tramonto.

Alle ore 1755 lo Scrivente sta per ordinare a Taranto di partire ed eventualmente ammarare a Messina invece di rientrare alla Base, quando il Ten. Col. Bacich. (Capo Ufficio Operazione dell'Unità), ordina di sospendere la partenza data al velivolo di Taranto e di rivolgersi a Palermo perché provveda a mandare da Messina qualche mezzo navale. Lo Scrivente fa presente al Ten. Col. Bacich che l'ordine era stato dato da Roma e che l'aereo di Taranto, trovandosi

/./././

1709

1.0.1. - Indiscreetly acquired

così in difficoltà. Il sopraggiungere della notte, poteva recarsi a Messina invece di rientrare alla Base.

Il Ten. Colonnello Bacioli dice che non lo ritiene opportuno, e, quindi, sospende l'ordine.

Alle ore 1759 a Roma, che chiede se sia partito l'aereo, riferisce quanto ordinato dall'Aero-Unità.

Alle ore 1812 il radiogoniometro comunica che l'aereo alle ore 1754 ha trasmesso: "attendo ordine". Ciò viene comunicato subito a Roma - Taranto e Brindisi.

Alle ore 1820 la Marina di Napoli fa sapere che il Duca degli Abruzzi proveniente da Porto Caid si troverà nei pressi di Nocera Terinese verso le ore 0100 e sarà avvertito dell'aereo sinisttrato. La guardia di Finanza lungo la costa e la Marina di Messina sono state avvertite da Napoli affinché provvedano a riguardo.

Comunicato quanto sopra a Roma, Brindisi, Taranto e Bari.

Alle ore 1840 il radiogoniometro comunica che Catania è riuscita a farsi sentire dall'aereo il quale ha trasmesso: "State in ascolto, se ho bisogno vi chiamo".

Tale nota è stata subito comunicata a Roma, Taranto, Brindisi e Bari, come pure la nota del C.S.M. della Marina di Napoli relativa alla partenza (ore 2100) del C.T. Mosco da Messina per la zona di Nocera Terinese.

Alle ore 2015 è ancora la Marina di Napoli a comunicare che è stato disposto l'invio di un rimorchiatore veloce il quale sarà a Nocera Terinese all'alba, e, rimorchiato l'aereo, si dirigerà a Messina o Vibio-Valentia secondo gli accordi che verranno presi con l'equipaggio.

Alle ore 2120 sempre la Marina di Napoli comunica, che l'aereo ha a marato al 242° Km. sulla spiaggia fra Nocera Terinese e Palermo. Tutto ciò è stato comunicato tempestivamente a Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 2125 Roma dispone che il Radiogoniometro di Palermo e Brindisi facciano ascolto tutta la notte perché l'aereo si trova in una zona sprovvista di comunicazioni. (Brindisi ha fatto ascolto tutta la notte).

Alle ore 0115 il radiogoniometro ha intercettato Messina mentre comunica a Catania che il rimorchiatore Mitano alle ore 0045 OIOO è uscito dal porto diretto all'apparecchio 97 MU. Ciò viene portato a conoscenza di Taranto-Roma e Brindisi, come pure la seguente nota datata dal radiogoniometro di Brindisi alle ore 0717: "Apparecchio et equipaggio incolumi; posizione antistante Nocera Terinese. Urge carburante." (La precedente nota è stata ricevuta dal radiogoniometro di Brindisi alle ore 0712).

Alle ore 1440 Catania ha trasmesso al radiogoniometro di Brindisi che l'aereo 97 MU è giunto incolume compreso equipaggio a Vibio-Valentia et ivi rimane in attesa di carburante. Informo Roma, Taranto e Brindisi di quanto sopra e della conversazione telefonica avvenuta alle ore 1540 tra questo Centro ed il Ten. Caldò, che conferma essere stato rimorchiato a Vibio-Valentia e chiede il sollecito invio del carburante.

In merito Roma alle ore 1645 ordina a questo Centro di provvedere a mandare un mezzo da Brindisi con la Benina. È stato subito provveduto presso il locale Comando Base Aereo ed infatti il mezzo è partito alle ore 2015. L'ordine di Roma è stato subito portato a conoscenza dell'Ufficio Operazioni di Taranto (Gen. Col. Centa) e dell'Ufficio Operazioni dell'Aeronautica (Maresce

comunicato subito a Roma - Taranto e Brindisi.

Alle ore 1020 la Marina di Napoli fa sapere che il Dica degli Abruzzi proveniente da Porto Said si troverà nei pressi di Nocera Terinese verso le ore 0100 e sarà avvertito dell'aereo sinistrato. La guardia di Finanza lungo la costa e la Marina di Messina sono state avvertite da Napoli affinché provvedano a riguardo.

Comunicato quanto sopra a Roma, Brindisi, Taranto e Bari.

Alle ore 1040 il radiogoniometro comunica che Catania è riuscita a farsi sentire dall'aereo il quale ha trasmesso: "State in ascolto, se ho bisogno vi chiedo".

Tale nota è stata subito comunicata a Roma, Taranto, Brindisi e Bari, come pure le note del C.S.M. della Marina di Napoli relative alla partenza (ore 2100) del C.T. Mosco da Messina per la zona di Nocera Terinese.

Alle ore 2015 è ancora la Marina di Napoli a comunicare che è stato disposto l'invio di un rimorchiatore veloce il quale sarà a Nocera Terinese all'alba, e, rimorchiato l'aereo, si dirigerà a Messina o Vibio-Valentia secondo gli accordi che verranno presi con l'equipaggio.

Alle ore 2120 sempre la Marina di Napoli comunica, che l'aereo ha a marato al 242° Km. sulla spiaggia fra Nocera Terinese e Palermo. Tutto ciò è stato comunicato tempestivamente a Roma, Taranto e Brindisi.

Alle ore 2125 Roma dispone che il Radiogoniometro di Palermo e Brindisi facciano ascolto tutta la notte perché l'aereo si trova in una zona sprovvista di comunicazioni. (Brindisi ha fatto ascolto tutta la notte).

Alle ore 0115 il radiogoniometro ha intercettato Messina mentre comunica a Catania che il rimorchiatore Mitano alle ore 0010 OIOO è uscito dal porto diretto all'apparecchio 97 MU. Ciò viene portato a conoscenza di Taranto-Roma e Brindisi, come pure la seguente nota datata dal radiogoniometro di Brindisi alle ore 0717: "Apparecchio et equipaggio incolumi, posizione antistante Nocera-Terinese. Urge carburante." (La precedente nota è stata ricevuta dal radiogoniometro di Brindisi alle ore 0712).

Alle ore 1440 Catania ha trasmesso al radiogoniometro di Brindisi che l'aereo 97 MU è giunto incolume compreso equipaggio a Vibio-Valentia et ivi rimane in attesa di carburante. Informo Roma, Taranto e Brindisi di quanto sopra e della conversazione telefonica avvenuta alle ore 1540 tra questo Centro ed il Ten. Galò, che conferma essere stato rimorchiato a Vibio-Valentia e chiede il sollecito invio del carburante.

In merito Roma alle ore 1645 ordina a questo Centro di provvedere a mandare un mezzo da Brindisi con la benzina. E' stato subito provveduto presso il locale Comando Base Aereo ed infatti il mezzo è partito alle ore 2015. L'ordine di Roma è stato subito portato a conoscenza dell'Ufficio Operazioni di Taranto (Gen. Col. Genta) e dell'Ufficio Operazioni dell'Aeronautica (Maresciallo Frerchi).

L'aereo è rientrato a Brindisi il giorno 5 Agosto 1946.

Osservazioni:

La rete telefonica ha bene risposto.

Lo stesso dicasi per le comunicazioni via radio.

Si sono verificate interferenze di Comando che hanno intralciato il regolare svolgimento dell'operazione di soccorso.

sarrebbe opportuno per l'avvenire eliminare dette interferenze.
Inoltre lo Scrivente che qualche superiore Ente, nonostante avvertito tempestivamente, degli accordi presi da questo centro con il Comando della Marina di Napoli per il sollecito recupero dell'aereo, interveniva presso altro Ente.
Di talo intervento questo Centro ne veniva a conoscenza casualmente.-

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSO T.a.
B/to Ten.Pil.Mario Cantele

Centocelle li 12/8/946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.
I° Reparto

prot n° 593/B1

R O M A

.....che si trasmette per opportuna conoscenza a seguito foglio
864/Q2 del 7/8/946

AL CAPITANO REED
UFFICIALE DI COLLEGAMENTO PRESSO
I.M.A.F.S.C.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

Col. Del Monte 769

R O M A

FROM : ENTRO SOCCORSO AEROPORTO DO VENEZIA
 TO : AIR FORCE SUB - COMMISSION A.C. MILAN
 DATE : 9th AUGUST 1946. Prot. N°... 147/17
 REF : YOUR LETTER DATE 1st AUGUST 1946.

SUBJECT: ACTIVITY REPORTS A. C. VENICE

TELEPHONE LINES :

Although telephone lines have improved lately, service is not yet satisfactory. The line from Rome is often out of order. Sometimes our call is not heard at Rome and viceversa. The " AZIENDA STATO PER I TELEFONI " to whom we applied answered that they attribute the difficulty to the fact that the part of the line from Bologna to Rome is an airline instead of being underground and is liable to cause inconvenience.

The line from Venice to Udine is always very faint. An amplifier seems to be necessary. With the opening of Bolzano Airfield it will be necessary to have a line to this Airfield.

Also a direct line to Bologna Airfield from Venice would be an improvement considering the amount of traffic passing between these Airfields.

W.T. :

To make Safety Centre independent from any other office, a W.T. set has been installed in the office of the C.O.

W.T. is used also to supplement the telephone system when the latter is causing difficulty.

The system of using wireless when telephone are out of order is as follows : The local C.A.V. will call the C.A.V. existing on the Airfield whose Safety Centre is required.

The C.A.V. is told to warn the Safety Centre to start listening on a certain frequency.

FLIGHT EXERCISES:

During the present period only one exercise has been carried out.

OVERSHE ACTION :

The present period has been characterized by a small

Number of aircraft overdue.

From 30th July to 9th August 6 aircraft have been searched for and found.

MOTORLAUNCH:

Although Air Ministry has promised to provide us with a motorlaunch, up to now this Centre has not received one. *Believed on long country journey and journey from Spigno.*

The writer has been granted leave from 10th to 25th August. During this period his address will be: Hotel Concordia - Cortina D'Ampezzo.

In his absence Command of the Centre will be given to Captain Vincenzo FILIPPETTI. *AF*

COMANDANTE IL CENTRO SOCCORSO VENEZIA

(Maggiore A.A.T.P. Carlo BERTOTTO)

May. Kertt

FROM : Italian Air Ministry,
Telocommunications Inspectorate,
Rome.

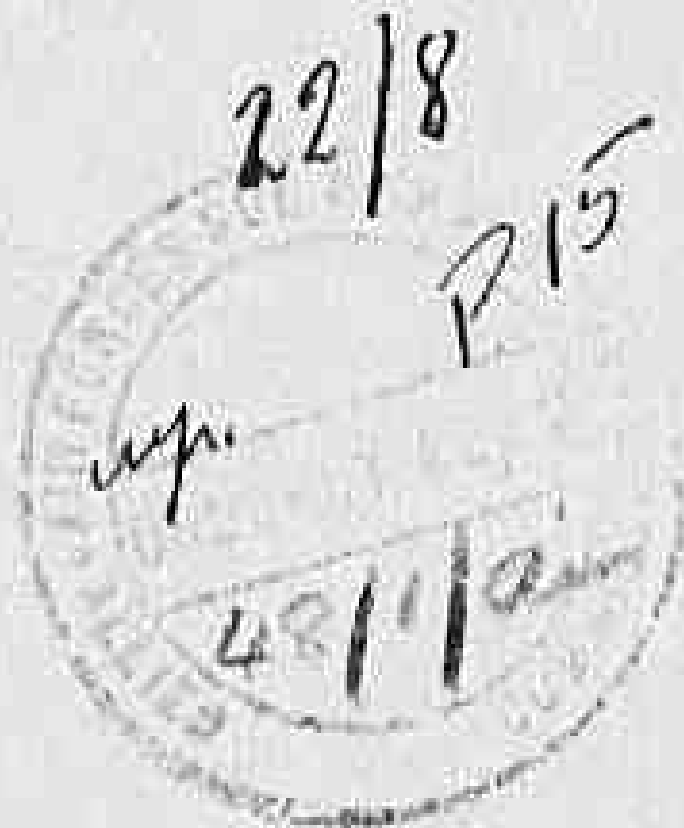
TO : A.F.S.C., A.C., Rome.

DATE : 21st August, 1946.

REF. : 52137/All/2940 Coll.

REPORT ON VENICE C.A.V. ACTIVITY.

Reference your AFSC/48/1/Air dated 18th July, 1946,
we would like to inform you that the 2nd Z.A.T. Communications
Directorate at Padova has been requested to submit concrete
proposals in order to eliminate the discrepancies mentioned
in para;9 of the report attached to your above mentioned letter.



(Lt; Col. L. ROSSETTI)

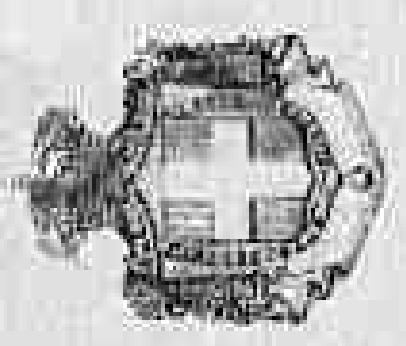
Translated by Sgt. Cumbo

C.S.O. Now I suppose we'll have to wait another month for action
22/8

I suppose so! but s/c 22/8.

866

1715



Ministero dell'Aeronautica

ISPETTORATO TELECOMUNICAZIONI

Divisione
Sociale
Prot. N. 52132/92 Allegato 2460 (c.c.)

Roma, 21 Agosto 1946

N. 11' A.F.S.C.
tramite Ufficio Collegamento

R O M A

Oggetto: Rapporto sulla attività della C.A.V. di Venezia
Risposta al Foglio del
Dm. C.A.V. di Venezia

Con riferimento al foglio n° AF33/48/L/Air del 18 luglio c/a.
si comunica che sono state richieste alla competente Direzione Co-
municaioni della 2° Z.A.T. di Padova, proposte concrete per la eli-
minazione degli inconvenienti di cui al paragrafo 3 della relazione
allegata al foglio cui si risponde.-

Il Capo del Servizio TELEFONICO
(Dm. C.A.V. di Venezia)

[Signature]

La copia della presente per ogni riferimento è conservata nella segreteria
della Divisione Sociale e ha valore a cui si rinvia.

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : A.A.H.Q. Italy (Attn: S/L Swan)
Copy to: M.A.A.C. c/o Rear A.H.Q. Italy.

Date: 20th August 1946.

Ref : AFSC/48/1/Air.

ITALIAN A.S.R. SEAPLANE DETACHMENT.

In the past, Italian A.S.R. seaplanes operating from Elmas used W/T call-signs A.S.R./J, K, L, M, or N. As it is hoped, the I.A.F. will shortly take over control of these aircraft, it is requested that a new set of call-signs are allotted to the Italian Aircraft Safety Centre, Elmas, for use in this work. At present, each Italian Aircraft Centre has been allocated a block of call signs as follows:

Rome	A.S.R./O, P, or Q followed by a number
Brindisi	A.S.R./R, S, or T followed by a number
Milan	A.S.R./L, M, or N followed by a number
Venice	A.S.R./K, ~~J~~ , ~~H~~ followed by a number

2. It is thought that to continue to use the present call signs might cause some confusion and it is suggested that Elmas may be allotted W/T call signs of A.S.R./U, V, or W followed by a number

See *Ans.*
F. REID F/LT
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

CENTRO SOCCORSO M. LANC (Linate).

H.Q.

(Air Security Centre).

Linate,

2.3.46.

to : The Director of Air (Sea) Rescue Service, ROME.

copy to:

Allied Air Forces Sub-Commission, MILAN.

Ref: 13/RS.

Subject: Monthly Report on the Defects and Deficiencies of the Service - for July 1946.

1. TELEPHONE COMMUNICATIONS:

Generally speaking these are functioning fairly well. It is necessary to take steps to get the Society holding the telephone concession for Liguria to put an amplifier in the Chiavari exchange on the line Milan - Spezia.

The line to Rome has given negative results this month (see weekly reports on the inefficiency of the telephone circuits). From a discussion which the writer had with an engineer of the STIPEL of Milan, it has been deduced that the circuit with Rome is not one of the best and that the directors of STIPEL, if approached directly by Rome, could give the Air Security Service the most reliable lines. It would, however, be more convenient if this office made the request to the director of the STIPEL at Milan for changing the circuit Air Security Centre Milan - Rome.

The line with Venice, for which F/Lt. Masterson was negotiating, has not yet been given to us.

The line to Villafranca (Verona), requested from the Signals Section of the 1st. Z.A.T. by signal No.133/15 of 26/6/46, and repeatedly asked for by the writer, is not yet working. Lt.Col. De Vincenti, with whom the writer had an opportunity for discussion on 31st of last month, was going into this.

The batteries (dry) which were mentioned in the last report and for which Air Communications issued an authorisation for local purchase on the part of the Signals Section of 1st. Z.A.T., have not yet arrived.

Fault Control has continually been informed of telephone line defects, with fairly satisfactory results.

In carrying out the service at this Centre it has been realised that a telephone connection direct with the Bologna Airfield is absolutely necessary; at present it is not possible to raise them through British telephone lines.

-22

12.

R/T COMMUNICATIONS:

The C.A.V. works on a frequency of 6500kcs. according to Form 153/57 of 30.5.46 of this Direction. The writer has succeeded in arranging that Van 1000 is used solely for operational rescue communications and that one of the new Van 1000, of which SAFAR will shortly be delivering ten, will be assigned to C.A.V. so as to ensure a continuous radio rescue service at the same power.

Short wave communications between La Spezia and aircraft in flight are working very well now that the aircraft radio sets have been put in order.

With reference to medium freq. D/F. (rdg.) there is a deficiency of this L/F. coil for the 350/2 fitted in the Cant. Z.506. Lt.Col. De Vincenti on the 1st of this month gave the writer a formal assurance that shortly the Cant. Z/506 will be fitted with (set) 360 instead of 350/2.

The freq. of 6500kcs., used experimentally this month, has given excellent results. Tests carried out with Cant. Z/506, Baltimore, and especially with contacts between the various ASR centres and the Direction at Rome have given reliable results. During these tests Milan was heard with signal strength 5 by Rome, S4 by Venezia, S4 by Brindisi, whilst Milan heard Rome with S3, Venice with S3 and Brindisi with S2.

3.

SEAFANE SECTION LA SPEZIA.

It appears that there is a continual improvement in the promptness with which orders are being executed and that the H.Q. of this base is convinced of the necessity of being under the orders of this Centre.

4.

BALTIMORE SECTION.

*considered
amplified*
Trials have been made with the Baltimore for the purpose of ascertaining the maximum distance at which direct contact can be maintained between the aircraft in flight and this Centre. Radio contact was satisfactory up to a maximum radius of 120 miles.

The section has not yet received the extra assignment of petrol and for this reason it is not in a position to effect further trials. There only remains sufficient fuel for an eventual pickup ASR mission. Up to the present the aircraft is devoid of rescue equipment such as smoke flares, first aid boxes etc. for dropping on the ground.

-3-

5. PERSONNEL of the CENTRE.

Orders are received from the Zone H.Q. transferring personnel belonging to this centre. The writer has ignored these orders and has informed the Air Staff of this to enable it to give the necessary orders with regard to this matter. Rescue personnel attached to Centocelle, which in turn depends directly on the Air Staff, has not to be moved for any reason whatsoever without the authority of the Direction at Rome. It would therefore be relevant if the Air Staff gave corresponding instructions to the Zone Commanders.

Facts as quoted above are valid for indemnity. Further, it would be logical to remind the Direction of the Commissariat to issue instructions regarding the legislative decree, already approved on 24.6.46, recanting the regulations for compensation allowance for work done over and above normal service hours and for extra daily attendance pay for state employees.

6. FLYING PERSONNEL EMPLOYED AT THE CENTRE.

Up to the present no orders have been received at Linate. When shall we receive the famous Air Staff orders authorising them to fly with the units stationed on this airfield?

7. CARTOGRAPHY. All in order. We have received a few elements for the schedule of airports in use.8. NIGHT TELEPHONE OPERATORS. These people at least could be given coffee instead of wine (which, by the way, has not yet been distributed).9. MOVEMENTS OF ALLIED AIRCRAFT.

We are still awaiting the already announced regulations. For the moment the Americans insist on a system of not communicating the ETA ("RA"). The Poles carry out different movements to those of which they notify us, with consequent long researches on our part for aircraft which, for us, have not arrived at destination. Fl/Lt. Masterson, who was given a note on this trouble caused by the Poles went into this matter but without obtaining any results worthy of note.

(Signed by the O.C. of the Centre?;

Subj

761

CENTRO SOCCORSO MILANO (Milano)
UFFICIO COMANDO

Linate (Milano), 2/8/1946

ALLA DIREZIONE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

R O M A

a p.c.

ALLA SEZIONE SEZIONE AERATA PER L'AERONAUTICA

MILANO

Prot. n° 13 / 123

Oggetto: Relazione mensile sulle manchevolezze del Servizio - Mese di luglio 46.-

1°) COMUNICAZIONI TELEFONICHE - In linea di massima le comunicazioni telefoniche vanno benino.

Bisogna interessare la Società concessionaria dei telefoni della Liguria perché metta un amplificatore nella Centrale di Univertà sulla linea Milano-Spezia.

La linea con Roma in queste mesi ha dato risultati negativi (vedi relazioni settimanali sull'inefficienza dei circuiti telefonici). Da un abboccamento che lo scrivente ha avuto con un Ingegnere della STIRMA di Milano, si è potuto dedurre che il circuito con Roma non è tra i migliori e che la Direzione della STIRMA, da richiesta direttamente da Roma, può dare per il Servizio Soccorso delle linee che diano il massimo affidamento. Sarebbe pertanto opportuno che codesta Centrale facesse la richiesta di rettamento alla Direzione della STIRMA di Milano per il cambio del circuito Centro Soccorso Milano - Roma.

Le linee con Venezia, di cui si stava interessando il Capitano Montaron, non è ancora stata data.

La linea con Villafranca (Verona), richiesta alla Sezione Comunicazioni della 1° S.A.T. con Fono 138/45 del 26/6/46, più volte sollecitata dallo scrivente, non è ancora in funzione. È stato interpellato di ciò il Ten.Col. De Vincenti, col quale lo scrivente ha avuto occasione di parlare il giorno 31 u.s.

Le pile di cui si faceva menzione sulla Relazione presidente e di cui il Comunicatore ha concesso autorizzazione spese locali per l'acquisto la parte della Sezione Comunicazioni della 1° S.A.T., non sono ancora giunte.

Si è proceduto sempre ad informare il Malt Control per l'inefficienza delle linee telefoniche con risultati abbastanza soddisfacenti. Da quanto si è potuto constatare nell'espletamento del servizio di questo Centro è assolutamente necessario un allacciamento telefonico diretto con l'aeroporto di Bologna, dove almeno attraverso la linea inglese si riesce a telefonare.

2°) COMUNICAZIONI R.T. - Presso la C.A.V. funziona il servizio su 6900

1°) COMUNICAZIONI TELEFONICHE - In linea di massima le comunicazioni telefoniche vanno bene.

Bisogna interessare la Società concessionaria dei telefoni della Liguria perché metta un amplificatore nella Centrale di Chiavari sulla linea Milano-Spezia.

La linea con Roma in questo mese ha dato risultati negativi (vedi relazioni settimanali sull'inefficienza dei circuiti telefonici). Da un abbonamento che lo scrivente ha avuto con un ingegnere della SIPRA di Milano, si è potuto dedurre che il circuito con Roma non è tra i migliori e che la Direzione della SIPRA, se richiesta direttamente da Roma, può dare per il servizio soccorso delle linee che diano il massimo affidamento. Sarebbe pertanto opportuno che codesta Centrale facesse la richiesta direttamente alla Direzione della SIPRA di Milano per il cambio del circuito Centro Soccorso Milano - Roma.

La linea con Venezia, di cui si stava interessando il Capitano Westergren, non è ancora stata data.

La linea con Villafranca (Verona), richiesta alla Sezione Comunicazioni della 1° S.A.F. con Fono 138/45 del 26/6/46, più volte sollecitata dallo scrivente, non è ancora in funzione. È stato interpellato di ciò il Ten.Col. De Vincenti, col quale lo scrivente ha avuto occasione di parlare il giorno 11 U.S.

Le pile di cui si faceva menzione sulla Relazione precedente e di cui il Comunicatore ha concesso autorizzazione spese locali per l'acquisto da parte della Sezione Comunicazioni della 1° S.A.F., non sono ancora giunte.

Si è proceduto sempre ad informare il Reale Control per l'inefficienza delle linee telefoniche con risultati abbastanza soddisfacenti. Da quanto si è potuto constatare nell'espletamento del servizio di questo Centro è assolutamente necessario un allacciamento telefonico diretto con l'aeroporto di Bologna, dove nessuno attraversava le linee inglesi si riesce a telefonare.

2°) COMUNICAZIONI R.T. - Presso la C.A.V. funziona il servizio su 6300 Kc/s, come da Foglio 153/07 del 30/5/46 di codesta Direzione. Lo scrivente è riuscito ad ottenere che il Carro 1000 venga usato solo per le comunicazioni inerenti il servizio operativo di soccorso e che venga assegnato alla C.A.V. uno dei dieci nuovi carri 1000 che la SIPRA consegnerà tra breve, in modo da sessionare in ogni momento con la stessa potenza il servizio radio di soccorso.

Con la messa a punto delle stazioni radio di bordo, le comunicazioni su onde corte con la Spezia e gli aerei in volo, vanno benissimo.

Per quanto concerne i rag ad onde medie, si è verificata la deficienza del pannello per detta onde medie della 350/2 montata sul Cent 3506.

Il Ten. 0012 De Vincenti, in data 1° c.m., ha dato l'ormale assicurazione allo scrivente che tra breve sui Cant 2/506 saranno piazzate le 380ter in sostituzione delle 350/2.

L'onda di 6500 Kc/s, sperimentata in questo mese, ha dato ottimi risultati. Ne fanno fede le esercitazioni coi Cant 2/506 e coi Baltimore ed in più le esercitazioni di collegamento tra i diversi Centri Soccorso e la Direzione di Roma. In detti collegamenti la stazione di Milano è stata sentita con forza 5/5 da Roma, 4/5 da Venezia, 4/5 da Brindisi, mentre ha sentito Roma con forza 3/5, Venezia con forza 3/5 e Brindisi con forza 2/5.

3°) SEZIONE IDRO DI LA SPEZIA - Sembra che la prontezza nell'esecuzione degli ordini ricevuti vada migliorando e che il Comando di detta Idrobassa si sia convinto della necessità di sottostare agli ordini di questo Centro.

4°) SEZIONE BALNEARE - E' stata effettuata una esercitazione con il Balneario per provare a quale distanza ~~era~~ possibile mantenere il contatto radio diretto tra l'aereo in volo e questo Centro. Si è potuto constatare che entro un raggio non superiore alle 120 mg. il contatto radio è soddisfacente.

La Sezione attualmente non ha ancora ricevuto l'assegnazione straordinaria di benzina e pertanto non è in grado di poter effettuare altre esercitazioni. Rimane solamente il rifornimento per un'eventuale missione di soccorso vero e proprio. A tutt'oggi l'aereo di soccorso è sprovvisto della dotazione di bordo per il soccorso, quali fumate, cassette di emergenza con relativi dispositivi per il lancio su terra.

5°) PERSONALE DEL CENTRO - A questo Centro giungono dal Comando di Zona ordini di trasferimento di personale del Centro stesso. Lo scrivente non ha dato corso ad alcun movimento ed ha informato della cosa lo Stato Maggiore, perché dia degli ordini precisi al riguardo. Il personale del Soccorso, dipendendo dalla Direzione di Centocelle, che a sua volta dipende direttamente dallo Stato Maggiore, non dovrebbe essere mosso per nessun motivo senza l'autorizzazione della Direzione di Roma. Sarebbe opportuno quindi che lo Stato Maggiore impartisse tassative disposizioni ai Comandi di Zona.

Per le indennità vale quanto detto nella relazione precedente.

Inoltre, sarebbe logico svegliare la Direzione di Comandariato per le impuntate disposizioni riguardanti il Decreto legislativo già approvato in data 24/6/46, recante le norme per la concessione del compenso per il lavoro straordinario effettivamente prestato dopo l'orario normale di servizio e del premio giornaliero di presenza al personale statale.

6°) PERSONALE DI VOLO IN SERVIZIO PRESSO IL CENTRO - A tutt'oggi non è giunto a linea alcun ordine. La famosa disposizione dello Stato Maggiore che autorizza a volare presso i reparti dislocati in questo aeroporto quando arriverà?

7°) CARTOGRAFIA - Tutto in ordine. Sono giunti alcuni elementi per lo schieramento degli aeroporti in funzione.

3°) SEZIONE TORO DI LA SPINA - Sembrerebbe che la prontezza nell'esecuzione degli ordini ricevuti vada migliorando e che il Comando di detta Idrobase si sia convinto della necessità di sottostare agli ordini di questo Centro.

4°) COMANDO DALL'AVANTI - E' stata effettuata una esercitazione con il Raddio per provare a quale distanza fosse possibile mantenere il contatto radio diretto tra l'aereo in volo e questo Centro. Si è potuto constatare che entro un raggio non superiore alle 120 mg. il contatto radio è soddisfacente.

La Sezione attualmente non ha ancora ricevuto l'assegnazione straordinaria di benzina e pertanto non è in grado di poter effettuare altre esercitazioni. Rimane acclamante il miglioramento per un'eventuale missione di soccorso vero e proprio. A tutt'oggi l'aereo di soccorso è sprovvisto della dotazione di bordo per il soccorso, quali fucile, cascate di emergenza con relativi dispositivi per il lancio su terra.

5°) PERSONALE DEL CENTRO - A questo Centro giungono dal Comando di Zona ordini di trasferimento di personale del Centro stesso. Lo scrivente non ha dato corso ad alcun movimento ed ha informato della cosa lo Stato Maggiore, perché dia degli ordini precisi al riguardo. Il personale del Soccorso, dipendendo dalla Direzione di Centocelle, che a sua volta dipende direttamente dallo Stato Maggiore, non dovrebbe essere messo per nessun motivo senza l'autorizzazione della Direzione di Roma. Sarebbe opportuno quindi che lo Stato Maggiore impartisse tassative disposizioni ai Comandi di Roma.

Per le indennità vale quanto detto nella relazione precedente. Inoltre, sarebbe logico svegliare la Direzione di Comandamento per le impreviste disposizioni riguardanti il Decreto legislativo già approvato in data 24/6/46, recante le norme per la concessione del compenso per il lavoro straordinario effettivamente prestato dopo l'orario normale di servizio e del premio giornaliero di presenza al personale statale.

6°) PERSONALE DI VOLO IN SERVIZIO PRESSO IL CENTRO - A tutt'oggi non è giunto a Linete alcun ordine. La famosa disposizione dello Stato Maggiore che ci autorizza a volare presso i reparti dislocati in questo aeroporto quando arriverà?

7°) CARICAMENTI - Tutto in ordine. Sono giunti alcuni elementi per lo schieramento degli aeroporti in funzione.

8°) OPERATIVISTI DI NOTTE - Almeno a questo personale potrebbe essere dato il caffè al posto del vino (che era l'altro non viene ancora distribuito).

9°) MOVIMENTI VALICOLI ALBERATI - Si resta in attesa della disposizione preannunciata. Per ora gli americani insistono nel sistema di non cominciare le "ra" di arrivo. I Polacchi eseguono spontaneamente differenti da quelli che segnalano, con conseguenti lunghe ricerche di valicoli per i non giunti a destinazione. Il Cap. Masterson, a cui è stata consegnata dalle scrivente una nota dei disservizi creati dai Polacchi, si è vivamente interessato della cosa, ma senza ottenere qualche risultato degno di nota.

SOCCORSO CENTRO
CAPO DEL CENTRO SOCCORSO
(12) *[Signature]*

From: Air Forces Sub-Commission, A.G., Rome.
To : O.C., I.A.F., Urbe.
Date: 19th August 1946.
Ref : AFSC/48/1/Air.

AIR SEA RESCUE EXERCISES.

This Commission has today received reports on two Air Sea Rescue exercises which took place on the 9th and 12th of August respectively. The purpose of these exercises was to test the efficiency of the Baltimore at your base held in readiness for Air Sea Rescue work.

2. From these reports, the following points were noted:

(A) In the first exercise, some difficulty was experienced in establishing radio contact between the Baltimore and I.K.O. on 5500 K/C's and it is suggested that poor calibration of the aircraft's radio might have been responsible for this.

(B) The Baltimore crew did not carry out their operational instructions in that they failed to contact Pisa and Rome D/F stations when it reached Pistoia.

(C) In the second exercise, in spite of the fact that more than one hour's warning was given, twenty-five minutes elapsed between the order to scramble and the aircraft becoming airborne. It is pointed out that these aircraft should be held at thirty minutes readiness and after these thirty minutes have elapsed, the air crew should be standing by in or near their aircraft ready for an immediate scramble.

(D) Owing to the use of 5800 K/C's instead of 6500 K/C's by the Baltimore, no radio contact was made and the exercise failed completely in its purpose. The last message received from the Baltimore "O.K. O.K. O.K." conveyed nothing to listening stations and seems to indicate very lax crew discipline in this work.

3. It cannot be stressed too strongly that this Air Sea Rescue commitment is of very great importance and all personnel concerned should try to carry out orders with the utmost efficiency.

4. It is requested that in future exercises and operations, all Baltimore crews concerned should be correctly briefed and should carry out instructions fully, at the same time being urged to give full regard to the importance of Air Sea Rescue.

Chitlik

C. M. H. GREGE WO/CDR
ACTING SENIOR STAFF OFFICER,
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

COPIES TO:

I.A.M.
Aircraft Safety Centre, Centocelle
W/C Clift, O.C. A.F.S.C. Detachment, Taranto.

R
19/8

From : Research and Rescue Section ROME

To : Stato Maggiore 1st Section

Date : 12th August 1946

Ref : 595/C.1



COMBINED RESEARCH SEA EXERCISE BETWEEN C.C.R.S. OF MILAN AND CENTOCELLE
WITH THE PARTICIPATION OF A CANT.Z. 506 AND A BALTIMORE.

Today the 12th August 1946, a combined sea rescue and research exercise took place between the C.C.R.S. of Milan and Centocelle in which participated a Cant.Z. 506 of the Rescue Section Cadimare (La Spezia) and a Baltimore of the Urbe Airport.

Motive of the Exercise.

1. Radio Control Exercise.
2. Radiogoniometer Exercise.
3. Checking liason between R.T. and telephone.
4. Training of crews of the use of various radio frequencies.
5. Listening exercise of traffic by line and radio.

Orders for Operation

See No. 1 attached
Orders of operation forwarded to the C.C.R.S. of Milan on the 10/8/1946 at 1530 hrs. Ref. No. 584/MI.

See No. 2 attached

Orders of operation forwarded to the H.Q. Baltimore Wing Urbe Airport on the 12/8/1946 at 1600 hrs Ref. No. 0469/R.V.

Details of Exercise.

At 13.58 hrs	Take off order given to the C.C.R.S. of Milan.
" 14.15 "	Cant.Z. 506 - Call Signe 37 ZL - took off.
" 14.20 "	37ZL goes on a frequency of 6500 Kc/s and perfect liason takes place between the a/c of Centocelle-Milan.
" 14.40 "	Goes on 4781 Kc/s frequency in order to be received by the R.G. of Vergiate, testing.
" 14.45 "	Warning of take off forwarded to the Baltimore Wing.
" 1500 "	A/C notify of is position on point 43° N-10E
" 15.10 "	The R.G. of Centocelle notifies that is in communication with a/c but cannot receive because the a/c is to far out.

the following communication position

COMBINED RESEARCH SEA EXERCISE BETWEEN C.C.R.S. OF MILAN AND CENTOCELLE
WITH THE PARTICIPATION OF A CANT. Z. 506 AND A BALTIMORE.

Today the 12th August 1946, a combined sea rescue and research exercise took place between the C.C.R.S. of Milan and Centocelle in which participated a Cant. Z. 506 of the Rescue Section Cadimare (La Spezia) and a Baltimore of the Urbe Airport.

Motive of the Exercise.

1. Radio Control Exercise.
2. Radiogoniometer Exercise.
3. Checking liason between R.T. and telephone.
4. Training of crews of the use of various radio frequencies.
5. Listening exercise of traffic by line and radio.

Orders for Operation

See No. 1 attached Orders of operation forwarded to the C.C.R.S. of Milan on the 10/8/1946 at 1530 hrs. Ref. No. 584/MI.

See No. 2 attached Orders of operation forwarded to the H.Q. Baltimore Wing Urbe Airport on the 12/8/1946 at 1600 hrs Ref. No. 0469/R.V.

Details of Exercise.

At 13,58 hrs	Take off order given to the C.C.R.S. of Milan.
" 14,15 "	Cant. Z. 506 - Call Signe 37 ZL - took off.
" 14,20 "	37ZL goes on a frequency of 6500 Kc/s and perfect liason takes place between the a/c of Centocelle-Milan.
" 14,40 "	Goes on 4781 Kc/s frequency in order to be received by the R.G. of Vergiate, testing.
" 14,45 "	Warning of take off forwarded to the Baltimore Wing.
" 15,00 "	A/C notify of its position on point 43° N-10E
" 15,10 "	The R.G. of Centocelle notifies that is in communication with a/c but cannot receive because the a/c is to far out.
" 15,27 "	R.G. of Pisa gives the following communication position 43°N - 99,50' E.
" 15,58 "	37ZL comes back on 6500 Kc/s
" 15,43 "	R.G. IKO gives the following informations IMM (Turin) IIA (Bologna) 221 - IKI (Pisa) 210°...
" 15,45 "	37ZL asks if he can start sending the Rescue Signal.
" 15,50 "	Milan answer to the a/c to wait and put himself in direct communication with IKO (Centocelle)
" 16,00 "	Order of take-off forwarded to the 132° Baltimore Wing -Urbe.*
" 16,05 "	Urbe notify the Call Signe of Baltimore 03 N.N.-

-2-

At 16.10 hrs 37 ZL transmits flying order, requested by IKO.-
 " 16.15 " Urging Urbe for take off of A/C.
 " 16.17 " Liaison between 37ZL a/c and IKO interrupted.
 " 16.18 " Orders to Milan to inform 37ZL to transfer on medium wave rescue
 385 Kc/s and take course 170°.
 At 16.20 " Milan gives orders to the 37ZL to pass on frequency of 385 Kc/s
 and put himself on the above mentioned route.
 " 16.24 " Urbe notifies that the Baltimore a/c as taken off. Call Signe 03NN
 " 16.45 " Liasons with 03NN not taken place. Urbe cant hear. IKO cant hear.
 ILY cant hear.-
 " 16.55 " Orders to the Cant Z. to change course to Vigna di Valle and to land.
 " 17.25 " R.G. IKO in communication with 03NN on frequency 333Kc/s a/c gets order
 to come in to land.
 " 17.40 " R.G. informs that a/c habet has received the order to come in to land.
 " 17.44 " 37ZL landed at Vigna di Valle.
 " 17.45 " R.G. IKO informs to have got into communication again with 03NN on
 frequency 33 Kc/s, the a/c been asked what frequency have been using
 the reply was 5600. Asked again if frequency was 6500 or 5600Kc/s
 a/c reply OK.....OK.....OK.....Asked again reply from 03NN OK..OK..OK
 " 18.30 " R.G. IKO. notify that a/c going back to base.

Observation on the details of the exercise

The liaison with the Cant. Z., has been excellent in the first phase of the exercise. Transmission was perfect. Perfect the zone. Signal strenght 5/5. In the second phase liaison was missing. The a/c should have been in direct communication with IKO to receive the orders for the continuation of the operation. Milan served as a bridge in perfect manner. Telephone link with C.C.R.S. Milan was good.

The liaison with the Baltimore 03NN failed fully. From the results obtained from the operator of the a/c has shown not to be able at the night required.

Particular Notes.

It was planned to give the exercise a realistic character of rescue work, but to facilitate the duty of the Baltimore, a warning was given to the H.Q. of the Urbe to keep ready for any eventuality; warning was given by hrs and 15 minutes before the order of take-off was given at 1600 hrs. The take-off took place at 1624 hrs.

You are informed that the order to take off was received by "aj Malli The orders given to the a/c in flight received by the a/c were not fulfilled.

The exercise must be considered a failure. Owing to the complete absence of the Baltimore.

The exercise was directed by the Commander of the C.C.R.S. of Centocelle Maj. Pil. Zennaro Serafino, by Lt. Pil. Titi Giuseppe officers of the Rescue Center Service. present at the exercise was the Director of the C.C.R.S. del Monte Alberto.

" 16.55 " Orders to the Cant Z. to change course to Vigna di Valle and to land.
 " 17.25 " R.G. IKO in communication with 03NN on frequency 333Kc/s a/c gets order to come in to land.
 " 17.40 " R.G. informs that a/c habet has received the order to come in to land.
 " 17.44 " 372L landed at Vigna di Valle.
 " 17.45 " R.G. IKO informs to have got into communication again with 03NN on frequency 33 Kc/s. the a/c been asked what frequency have been using the reply was 5600. Asked again if frequency was 6500 or 5600Kc/s a/c reply OK.....OK.....OK.....Asked again reply from 03NN OK..OK..OK

" 18.30 " R.G. IKO. notify that a/c going back to base.

Observation on the details of the exercise

The liason with the Cant.Z., has been excellent in the first phase of the exercise. Transmission was perfect. Perfect the zone. Signal strenght 5/5. In the second phase liason was missing. The a/c should have been in direct communication with IKO to receive the orders for the continuation of the operation. Milan served as a bridge in perfect manner. Telephone link with C.C.R.S. Milan was good.

The liason with the Baltimore 03NN failed fully. From the results obtained from the operator of the a/c has shown not to be able at the night required.

Particular Notes.

It was planned to give the exercise a realistic character of rescue work, but to facilitate the duty of the Baltimore, a warning was given to the H.Q. of the Urbe to keep ready for any eventuality; warning was given by 1hrs and 15 minutes before the order of take-off was given at 1600 hrs. The take-off took place at 1624 hrs.

You are informed that the order to take off was received by "aj Milli The orders given to the a/c in flight received by the a/c were not fulfilled. The exercise must be considered a failure. Owing to the complete absence of the Baltimore.

The exercise was directed by the Commander of the C.C.R.S. of Centocelle Maj. Pil. Zenaro Serafino, by Lt. Pil. Titi Giuseppe officers of the Rescue Center Service. present at the exercise was the Director of the C.C.R.S. del Monte Alberto.

THE DIRECTOR OF THE RESCUE AND RESEARCH SERV. THE DUTY OFFICER AT THE C.C.R.S.
 (Col. A.A.I.R. A. DAL MONTE) (Ten Pil. Titi Giuseppe)

Translated by Sgt. M. Albertini

Copy to Tit Reed Liason Officer with the A.F.S.C.

753

1730

162A

Centocelle 12 Agosto 1946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
1° RUPARTO

==R O M A==
=====

Prot.n°.....
395/91

OGGETTO: Esercitazione di ricerca in mare combinata tra i C.C.R.S. di Milano e Centocelle con la partecipazione di un Cant.Z 506 e un Baltimore.

Oggi 12 Agosto 1946, si è svolta una esercitazione combinata di ricerca e soccorso tra i C.C.R.S. di Milano e di Centocelle, alla quale hanno partecipato un Cant.Z 506 della Sezione Soccorso di ~~XXXXXXXXXXXX~~ Ca di Mare (La Spezia) ed un Baltimore dell'Aeroporto dell'Urbe.

SCOPO DELL'ESERCITAZIONE.-

- 1°) Esercitazione di radio guida.
- 2°) Esercitazione radiogoniometriche
- 3°) Controllo funzionamento collegamenti R.T. e telefonici.
- 4°) Addestramento degli equipaggi all'impiego di più frequenze radio.
- 5°) Esercitazione di ascolto e di transito+comunicazioni via filo e radio.-

ORDINE DI OPERAZIONE.-

Vedere allegato n°1. Ordine di operazione inviato al C.C.R.S. di Milano il 10/8 alle ore 15,30. Prot.n°; 584/M

" " n°2. Ordine di operazione inviato al Comando Stormo Baltimore Aeroporto Urbe - il 12/8 alle ore 16,00. Prot.n° 0469/ R.V.-

SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE.-

Alle ore 13,53 inviato ordine di partenza all'aereo dal C.C.R.S. Milano.

" 14,15	Cant.Z 506 - nominativo 37 ZL - ha decollato.
" 14,20	37ZL passa su frequenza 6500 Kc/s e viene stabilito perfetto collegamento tra aereo-Centocelle-Milano.
" 14,40	Passa su 4781 Kc/s per farsi rilevare dal R.G. di Vergiate, in prova.
" 14,45	Inviato preavviso partenza allo Stormo Baltimore.
" 15,00	Aereo comunica trovarsi su punto 43°N-10E
" 15,10	R.G.Centocelle comunica che est in contatto con aereo ma non può effettuare rilevamenti perché aereo troppo lontano.
" 15,27	R.G.Pisa da seguente ~~XXXXXXXXXX~~ posizione.- 43°N - 09°50'E.
" 15,58	37ZL torna su 6500 Kc/s
" 15,43	R.G. IKO da seguenti rilevamenti: IMI (Torino) 142 - ILA (Bologna) 221° - IKI (Pisa) 210° -
" 15,45	37ZL chiede se può iniziare a lanciare segnali di soccorso.
" 15,50	Milano risponde all'aereo di attendere e di mettersi in diretto collegamento con IKO (Centocelle)
" 16,00	Trasmesso ordine di partenza al 132° Gruppo Baltimore - Urbe.-

OGGETTO: Esercitazione di ricerca in mare combinata tra i C.C.R.S. di Milano e Centocelle con la partecipazione di un Cant.Z 506 e un Baltimore.

Oggi 12 Agosto 1946, si è svolta una esercitazione combinata di ricerca e soccorso tra i C.C.R.S. di Milano e di Centocelle, alla quale hanno partecipato un Cant.Z 506 della Sezione Soccorso di ~~Milano~~ Ca di Mare (La Spezia) ed un Baltimore dell'Aeroporto di dell'Urbe.

SCOPO DELL'ESERCITAZIONE.-

- 1°) Esercitazione di radio guida.
- 2°) Esercitazione radiogoniometriche
- 3°) Controllo funzionamento collegamenti R.T. e telefonici.
- 4°) Addestramento degli equipaggi all'impiego di più frequenze radio.
- 5°) Esercitazione di ascolto e di transito-comunicazioni via filo e radio.-

ORDINE DI OPERAZIONE.-

Vedere allegato n°1. Ordine di operazione inviato al C.C.R.S. di Milano il 10/8 alle ore 15,30. Prot.n° 584/M1
" " n°2. Ordine di operazione inviato al Comando Stormo Baltimore Aeroporto Urbe - il 12/8 alle ore 16,00. Prot.n° 0469/ A.V.-

SVOLGIMENTO DELL' ESERCITAZIONE.-

Alle ore 13,52 inviato ordine di partenza all'aereo dal C.C.R.S. Milano.
" 14,15 Cant.Z 506 - nominativo 37 ZL - ha decollato.
" 14,20 37ZL passa su frequenza 6500 Ko/s e viene stabilito perfetto collegamento tra aereo-Centocelle-Milano.
" 14,40 Passa su 4781 Ko/s per farsi rilevare dal R.G. di Vergiate, in prova.
" 14,45 Inviato preavviso partenza allo Stormo Baltimore.
" 15,00 Aereo comunica trovarsi su punto 43°N-10E
" 15,10 R.G.Centocelle comunica che est in contatto con aereo ma non può effettuare rilevamenti perche aereo troppo lontano.
" 15,27 R.G.Pisa da seguente ~~posizione~~ posizione.- 43°N - 09°50'E.
" 15,58 37ZL torna su 6500 Ko/s
" 15,43 R.G. IKO da seguenti rilevamenti: IMM (Torino) 142 - ILA (Bologna) 221° - IKI (Pisa) 210° -
" 15,45 37ZL chiede se può iniziare a lanciare segnali di soccorso.
" 15,50 Milano risponde all'aereo di attendere e di mettersi in diretto collegamento con IKO (Centocelle)
" 16,00 Trasmissione ordine di partenza at 132° Gruppo Baltimore - Urbe.-
" 16,05 Urbe comunica che nominativo Baltimore est 03 N N.-
" 16,10 37ZL trasmette dati di volo, da IKO richiesti.-
" 16,15 Sollecitarsi at Urbe partenza Baltimore.
" 16,17 Collegamento tra aereo ed IKO interrotto.
" 16,18 Si dà ordine a Milano di avvertire 37ZL di passare sull'onda media di 165 Ko/s e di mettersi in rotta per 170°.-

254

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

16,20 Milano ordina at 372L di passare su 385 Kc/s ^{e di metterli} sulla rotta data piu sopra.

" 16,24 Urbe comunica avvenuto decollo aereo Baltimore, nominativo O3NN

" 16,45 Collegamenti con O3NN non ancora avvenuti. Urbe non sente. IKO non sente. ILY non sente.-

" 16,55 Ordine at Cant.Z di dirigersi at Vigna di Valle e di ammarare.

" 17,25 R.G. IKO entrato in collegamento con O3NN su frequenza 333Kc/s. Viene dato ordine at aereo di rientrare alla base.-

" 17,40 R.G. riferisce che aereo habet dato il ricevuto di rientrare alla base.

" 17,44 372L ammarra a Vigna di Valle.

" 17,45 R.G. IKO comunica di essere entrato nuovamente in contatto con il O3NN su frequenza 333 Kc/s. Chiesto ad aereo quale frequenza é stata usata viene risposto 5600. Chiesto ancora se trattasi di 6500 o di 5600 Kc/s questi risponde: OK...OK...OK...At successiva richiesta O3NN risponde ancora con OK...OK...OK...OK..

" 18,30 R.G. IKO comunica che aereo diriges verso propria base.

OSSERVAZIONI SULLO SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE.-

Il collegamento con il Cant.Z é stato ottimo nella prima fase dell'esercitazione. Perfetta la nota di emissione. Ottima la zona. Forza segnali 5/5. Nella seconda fase il collegamento to é mancato. L'aereo doveva mettersi in diretto collegamento con IKO per ricevere gli ordini per la successiva continuazione dell'operazione. Cio é serviti allora di Milano che ha fatto da ponte in maniera perfetta. L'allacciamento telefonico con il CCRS Milano é stato buono.

Il collegamento col il Baltimore O3NN é mancato in pieno. Dagli elementi ottenuti il Mar conista dell'aereo si dimostrato di non essere all'altezza del compito affidatogli.

NOTE PARTICOLARI.-

Si é cercato di dare all'esercitazione un carattere di reale operazione di salvataggio ma per facilitare il compito del Baltimore, é stato dato un preavviso al Comando Stormo dell'Urbe di tenersi pronto per un eventuale intervento: preavviso di 1 ora e 15 primi. L'ordine di partenza é stato dato alle ore 16,00. La partenza dell'aereo é avvenuta alle ore 16,24. Sia il preavviso che l'ordine di partenza sono stati ricevuti dal Magg. Will. Gli ordini dati all'aereo in volo, da l'aereo ricevuti, non sono stati da questi eseguiti.

L'esercitazione si deve considerare fallita.essendo venuto completamente a mancare il concorso del Baltimore.

L'esercitazione é stata diretta dal Comandante del CCRS Centocelle Magg. Pil. Zennaro Serafino, dal Tenente Pil. Titi Giuseppe Ufficiale di Servizio alla Centrale. Ha partecipato alla esercitazione il Direttore del C.C.R.S. Del Monte Alberto.

L'UFFICIALE DI SERVIZIO AL C.C.R.S.

" 16,45 Collegamenti con O3MN non ancora avvenuti. Urbs non sente. IKO non sente. ILY non sente.-

" 16,55 Ordine at Cant. Z di dirigersi at Vigna di Valle e di ammarare.

" 17,25 R.G. IKO entrato in collegamento con O3MN su frequenza 333Kc/s. Viene dato ordine at aereo di rientrare alla base.-

" 17,40 R.G. riferisce che aereo habet dato il ricevuto di rientrare alla base.

" 17,44 372L ammarra a Vigna di Valle.

" 17,45 R.G. IKO comunica di essere entrato nuovamente in contatto con il O3MN su frequenza 333 Kc/s. Chiesto ad aereo quale frequenza é stata usata viene risposto 5600. Chiesto ancora se trattasi di 6500 o di 5600 Kc/s questi risponde: OK...OK...OK...OK..At successiva richiesta O3MN risponde ancora con OK...OK...OK...OK..

" 18,30 R.G. IKO comunica che aereo diriges verso propria base.

OSSERVAZIONI SULLO SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE.-

Il collegamento con il Cant. Z é stato ottimo nella prima fase dell'esercitazione. Perfetta la nota di emissione. Ottima la zona. Forza segnali 5/5. Nella seconda fase il collegamento é mancato. L'aereo doveva mettersi in diretto collegamento con IKO per ricevere gli ordini per la successiva continuazione dell'operazione. Cioé é serviti allora di Milano che ha fatto da ponte in maniera perfetta. L'allacciamento telefonico con il CCRS Milano é stato buono.

Il collegamento col il Baltimore O3MN é mancato in pieno. Dagli elementi ottenuti il Marconista dell'aereo si dimostrato di non essere all'altezza del compito affidatogli.

NOTE PARTICOLARI.-

Si é cercato di dare all'esercitazione un carattere di reale operazione di salvataggio ma per facilitare il compito del Baltimore, é stato dato un preavviso al Comando Stormo dell'Urbe di tenersi pronto per un eventuale intervento: preavviso di 1 ora e 15 primi. L'ordine di partenza é stato dato alle ore 16,00. La partenza dell'aereo é avvenuta alle ore 16,24. Sia il preavviso che l'ordine di partenza sono stati ricevuti dal Magg. Mill. Gli ordini dati all'aereo in volo, dall'aereo ricevuti, non sono stati da questi eseguiti.

L'esercitazione si deve considerare fallita, essendo venuto completamente a mancare il concorso del Baltimore.

L'esercitazione é stata diretta dal Comandante del CCRS Centocelle Magg. Pil. Zennaro Serafino, dal Tenente Pil. Titi Giuseppe Ufficiale di Servizio alla Centrale. Ha partecipato alla esercitazione il Direttore del C.C.R.S. Del Monte Alberto.

d'ordine

L'UFFICIALE DI SERVIZIO AL C.C.R.S.
(Ten. Pil. Titi Giuseppe)

(Col. A. L. L. L. L.)
Magg. Zennaro

753

Al Cap REED Ufficiale di collegamento con l'AFS

FONOGRAMMA

DAL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCELLE

AL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO
MILANO -Inate-

Centocelle 11 10/8/946

584/MI DA C.C.R.S././ PREDISPORRE PARTENZA CANT.Z.506 PER LUNEDI' 12 AGOSTO c.a.
AD ORDINE QUESTO C.C.R.S. PER ESERCITAZIONE IN UN PUNTO MARE TIRRENO DA STABILIR
SI././ CODESTO CENTRO FARA' CONTROLLARE POSIZIONE RAGGIUNTA VELIVOLO CHE DOPO RILE
VAMENTO NEL PUNTO INDICATO SI METTERA' IN COLLEGAMENTO CON IKO. ET LANCIERA' SEGNA
LE DI SOCCORSO DA ESERCITAZIONE, IN SEGUITO AT ORDINE IKO. AEREO EMETTERA' SEGNALI
RADIOGONIOMETRABILI SULL'ONDA MEDIA DI ESERCITAZIONE ET PERCORRERA' LA ROTTA CHE GLI
SARA' ORDINATO ././ QUESTO C.C.R.S. RICEVUTO SEGNALE SOCCORSO DARA' ALLARME BALTIMORE
URBE ET SUBITO DOPO PARTENZA CON COMPITO DI SOCCORSO././ DOPO AVVENUTO INCONTRO VELIVOLI
AT CANT.Z. 506 VERRA' DATO ORDINE PER AMMARAGGIO VIGNA DI VALLE ././ FIRMATO COLONELLO
DEL MONTE

DAL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCELLE

ALL' STORMO BALTIMORE AEROPORTO
URBE

Centocelle 12/8/946

04649 0469/R.V. da C.C.R.S././VELIVOLO CANT.Z.506 NOMINATIVO 37 Z.L.#ABET LANCIATO
..... SEGNALE SOCCORSO ET SEMBRA TROVARSI IN ZONA ALTO TIRRENO /./ DISPORRE IMMEDIATA PAR
TENZA BALTIMORE CHE SEGUIRA' ROTTA 270° VELIVOLO STABILIRA' COLLEGAMENTO CON IKO.
SU FREQUENZA 6500Kc/s. PER RICEVERE ORDINI CIRCA MISSIONE DA COMPIERE /./ FIRMATO
COLONELLO DEL MONTE

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : O.C., A.F.S.C., Taranto Detachment
O.C., A.F.S.C., Naples Detachment.

Date: 17th August 1946.

Ref : AFSC/48/1/Air.

PERSONNEL FOR HIGH SPEED LAUNCHES.

Enclosed is a copy of a letter, 103784/C/2758 Coll. from I.A.M., explaining the difficulties experienced in finding suitable crews for the High Speed Launches.

2. As confirmed by W/C Clift, it is hoped that by 1st. September, the position will have improved considerably and it is further hoped to have all these boats operational before the winter months.

F. REID F/LT
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : O.C., A.F.S.C., Taranto Detachment
O.C., A.F.S.C., Naples Detachment.

Date: 17th August 1946.

Ref : AFSC/46/1/Air.

PERSONNEL FOR HIGH SPEED LAUNCHES.

Enclosed is a copy of a letter, 103784/C/2788 Coll. from I.A.M., explaining the difficulties experienced in finding suitable crews for the High Speed Launches.

2. As confirmed by W/C Clift, it is hoped that by 1st. September, the position will have improved considerably and it is further hoped to have all these boats operational before the winter months.

F.
F. REID F/LT
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

From: Servizio Ricerca e Soccorso.

To: A.F.S.C. A.C., ROME. (attn. F/Lt. Reid.)

Date: 9th August, 1946.

Ref: 574/CI

AIR SEA RESCUE EXERCISE CARRIED OUT BETWEEN CANT.Z.506 AND BALTIMORE AIRCRAFT.

An exercise was carried out on 8/8/46 with a Cant.Z.506 of Vigna di Valle Rescue Section and a Baltimore of Urbe airfield.

OBJECT OF THE EXERCISE:

- 1) To train the crews to use more wireless frequencies.
- 2) Radio Control practice between aircraft carrying out a simulated search.
- 3) To check fixes supplied by Rome and Pisa fixing Stations.
- 4) Examination of the range of the frequencies used with the reception by the Milan C.C.R.S.
- 5) Reception exercise and W/T. and Loop practice at the Milan C.C.R.S. by Spezia Wireless Centre.
- 6) W/T and Loop contact control between Rome and Milan C.C.R.S. Stations and Spezia subsidiary Centre.

In the afternoon of 7/8/46 the attached operational instructions (No.56I/CI; 562/CI and 559/CI) were issued.

THE CARRYING OUT OF THE EXERCISE:

At 0930 hrs. the seaplane Cant.Z.506 was ordered to leave Vigna di Valle and at 0956 the Baltimore was instructed to take off. The crew of the above aircraft was actually instructed to leave at 10.05 hrs.

At 0935 hrs. the Cant.Z.506, which has the W/T. 37 Z.N. callsign, took off.

At 0945 hrs. it fixed the W/T. contact with 37 Z.N. 10°52' E.

At 1009 hrs. 37 Z.N. informed to be on 42°23' N. 10°52' E.

At 1010 hrs. it moved to 333 kc/s. to control the position.

At 10.14 the 03 N.H. Baltimore took off.

At 10.18 hrs. Rome D/F. had a doubtful bearing on 37 Z.N. of 296° owing to poor reception. The Pisa D/F did not hear the aircraft's calls.

At 1023 hrs. 03 N.H. was called by I.K.O. because it had not been heard in the area yet. No reply was heard.

At 10.45 hrs. 37 Z.N. informed, upon request, that at 11.05 hrs. it was going to move to 385 Kc/s. to issue D/F signals.

At 1105 hrs. 37 Z.N. transmitted the above signals continuously.

At 11.29 03 N.H. called up 372 N. on 6500 kc/s and asked whether 37 ZN. could see it.

37 Z.N. replied to wait because it was busy with IKO.

At 11.30 hrs. 37 Z.N. informed 03 N.H. that it could see it.

At 11.35 hrs. 37 Z.N. and 03 NH. are ordered to return to the bases as the contact between the two aircraft had been successful.

At 11.36 hrs. 37 Z.N. acknowledged the reception.

At 11.47 hrs. 37 Z.N. was asked to inform 03 N.H. that it was being called up by IKO.

At 11.52 hrs. 03 NH. called up IKO.

At 11.53 hrs. the first W/T. contact was being made with 03 NH. which was listening IKO with 3/5 strength.

At 12.03 hrs. 03 NH. landed at Urbe Airfield.

At 12.05 hrs. 37 Z.N. moored at Vigna di Valle.

From 0944 hrs. until 1050 hrs. the telephonic communications between Rome

- 1) To train the crews to use more wireless frequencies.
- 2) Radio Control practice between aircraft carrying out a simulated search.
- 3) To check fixes supplied by Rome and Pisa fixing Stations.
- 4) Examination of the range of the frequencies used with the reception by the Milan C.C.R.S.
- 5) Reception exercise and W/T. and Loop practice at the Milan C.C.R.S. by Spezia Wireless Centre.
- 6) W/T and Loop contact control between Rome and Milan C.C.R.S. Stations and Spezia subsidiary Centre.

In the afternoon of 7/8/46 the attached operational instructions (No. 561/CI; 562/CI and 559/CI) were issued.

THE CARRYING OUT OF THE EXERCISE:

At 0930 hrs. the seaplane Cant. Z. 506 was ordered to leave Vigna di Valle and at 0956 the Baltimore was instructed to take off. The crew of the above aircraft was actually instructed to leave at 10.05 hrs. At 0935 hrs. the Cant. Z. 506, which has the W/T. 37 Z.N. callsign, took off. At 0945 hrs. it fixed the W/T. contact with 37 Z.N. 10°52' E. At 1009 hrs. 37 Z.N. informed to be on 42°23' N. 10°52' E. At 1010 hrs. it moved to 333 kc/s. to control the position. At 10.14 the 03 N.H. Baltimore took off. At 10.18 hrs. Rome D/F. had a doubtful bearing on 37 Z.N. of 296° owing to poor reception. The Pisa D/F did not hear the aircraft's calls. At 1023 hrs. 03 N.H. was called by I.K.O. because it had not been heard in the area yet. No reply was heard. At 10.45 hrs. 37 Z.N. informed, upon request, that at 11.05 hrs. it was going to move to 385 Kc/s. to issue D/F signals. At 1105 hrs. 37 Z.N. transmitted the above signals continuously. At 11.29 03 N.H. called up 372 N. on 6500 kc/s and asked whether 37 ZN. could see it.

37 Z.N. replied to wait because it was busy with IKO. At 11.30 hrs. 37 Z.N. informed 03 N.H. that it could see it. At 11.35 hrs. 37 Z.N. and 03 NH. are ordered to return to the bases as the contact between the two aircraft had been successful. At 11.36 hrs. 37 Z.N. acknowledged the reception. At 11.47 hrs. 37 Z.N. was asked to inform 03 N.H. that it was being called up by IKO.

At 11.52 hrs. 03 NH. called up IKO. At 11.53 hrs. the first W/T. contact was being made with 03 NH. which was listening to IKO with 3/5 strength.

At 12.03 hrs. 03 NH. landed at Urbe Airfield. At 12.05 hrs. 37 Z.N. moored at Vigna di Valle.

From 0944 hrs. until 1050 hrs. the telephonic communications between Rome and Milan and Milan-Spezia enabled Milan and Spezia to timely communicate the interceptions that the receiving points had carried out in respect of IKO and, in a second time, of 37 ZN.

At 1050 hrs. the 2 T8 Rome-Milan circuit was damaged and interrupted the communications.

REMARKS ON THE CARRYING OUT OF THE EXERCISE

a) Cant. Z. carried out the exercise perfectly and regularly, exception made for the weak callsigns of the W/T. transmitter on 333 Kc/s. which did not enable IKO to get a correct fix, and did not allow a contact with Pisa D/F.

b) There was no W/T contact with the Baltimore on 6500 kc/s while the aircraft was taking off, from 1014 hrs. until 1153 hrs; from further inquiries it appeared that the Baltimore had heard IKO's callsigns and had replied, but its callsigns, which were being heard by Urbe Wireless

Centre, were not intercepted by this C.C.R.S. receiving station. The crew of the Baltimore did not contact, when it reached Piombino, Rome and Pisa D/F. Stations. We have already instructed to draw the crew's attention to the strict fulfilment of the operational instructions and to give advices as to carefully calibrate the W/T sets on the Air Sea Rescue frequencies.

c) The Radio Control exercise was started at a distance of about 60 km. and succeeded.

d) The 6500 Kc/s. frequency ensured regular communication with the aircraft at a distance of 150 km. by the 3/5 medium strength callsigns and with Milan and Spezia C.C.R.S. Airfield Stations at a distance respectively of 480 km. and 340 km. by the 3/5 medium strength callsigns.

The Aircraft callsigns were not heard either by Spezia or Milan.

e) The telephonic contact between Rome and Milan, as usual, was damaged and did not allow the regular communications.

(translated by Anna de Bernardis)

THE DIRECTOR OF THE AIR RESCUE
SERVICE
Col. A. Del Monte.

DR 13/14/8

ASR

This exercise was not altogether a waste of time, but
in different timing as perhaps has even disruption weather
a greater part of the flying time.

Do you think that 5 minutes in being enough to
change over and listen in to a broadcast?

(in) from 530 Kc. to 6500 Kc.

you might obtain C.C.R.S. opinion of who as he has
broadcast as the other man should be listening and the

1781
Milan and Spezia C.O. cannot hear the 3/5 medium strength call signs. 480 km. and 340 km. by the 3/5 medium strength call signs. The Aircraft call signs were not heard either by Spezia or Milan. e) The telephonic contact between Rome and Milan, as usual, was damaged and did not allow the regular communications.

THE DIRECTOR OF THE AIR RESCUE
SERVICE
Col. A. Del Monte.

(translated by Anna de Bernardis)

13/8
14/8

ASR

This message was not altogether a matter of time, but
in different timing is perhaps less and simpler matter
a greater part of the flying time.

Do you wish that 5 minutes in long enough to
change and over better in the broadcast?

(in) from 530 Kc. to 6500 Kc.

you might obtain C.S.O. opinion of what as better
knowledge on the efficiency of the operator and the
time taken to change and time, and receive a
message.

15/8

Le Janmarte

14/8

S.S.O.

Refer to above note the S.S.O. agrees with me that five minutes
is ample time to switch over frequencies for a fix or short message.
As shown in 1600 the briefing instructions issued by the S.S.O. seem
ample as the fault would seem to be with the briefing at the Ballroom
expansion or as you suggest lack of discipline. I have spoken to Col. Del Monte
on this subject and he has shown which will be held shortly it is hoped that
it will be considerable improvement on these points. 15/8

160B

FROM: SIGNAL
CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCELLE

TO: STORMO BALTIMORE URBE

(Notice of Air Sea Rescue Operation - Exercise)

562/CI (.) FROM C.C.R.S. (.) ARRANGE CNT.Z.506 DEPARTURE FOR TO-MORROW MORNING TO SEARCH FOR DINGHY WITH SHIPWRECKED PERSONS IN A PROBABLE AREA INCLUDED BETWEEN 10°52' and 11° and 42°23' N. and 42°30' N. (.) AIRCRAFT WILL TAKE OFF UPON THIS C.C.R.S.'s ORDER AND WHEN IT HAS REACHED THE NORTHERN EXTREMITY OF GIGLIO ISLAND AND AFTER HAVING RECEIVED THE FIXES WHICH IT WILL ASK FOR FROM ROME, PISA D/F. STATIONS WILL START TO SEEK THE DINGHY IN THE PROBABLE AREA WITH THE PROGRESSIVE PARALLEL DISTANCE SYSTEM AND IN THE MEANTIME TO CALL ON 385 Kc/s. WITH ITS OWN CALLSIGN FOLLOWED BY D/F SIGNALS TO GUIDE TO THE SPOT THE OTHER AIRCRAFT DETAILED TO COOPERATE IN THE SEARCH (.) THIS TRANSMISSION WILL BE CARRIED OUT FROM 0005 TO 0030' MINUTES OF EVERY HALF-HOUR AND DURING THE OTHER 5' MINUTES IT IS TO LISTEN ON 6500 Kc. TO EVENTUAL MESSAGE FROM IKO (.) IN THE MISSION THE 6500 Kc/s. **FREQUENCY** WILL BE USED TO CONTACT IKO AND AFTER FOR COMMUNICATION WITH THE OTHER AIRCRAFT IN VISUAL CONTACT WHICH WILL COOPERATE WITH THE MISSION; 333 Kc/s. FREQUENCY FOR THE POSITION CONTROL BY ROME PISA-OLBIA D/F STATIONS, AND THE 385 FREQUENCY (ONLY IN TRANSMISSION) TO ISSUE SIGNALS FOR THE RADIO CONTROL (.) WHEN THE VISUAL CONTACT BETWEEN THE TWO AIRCRAFT IS MADE THEY WILL CARRY OUT A W/T. CONTACT ON 6500 AND GOING BACK TO THEIR RESPECTIVE BASES THEY WILL TRANSMIT TO IKO A SHORT REPORT ON THE MISSION (.) SIGNED BY COLONEL DEL MONTE

1600

SIGNAL

FROM: CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E TO: STORMO BALTIMORE URBE.
SOCCORSO CENTOCELLE

(Notice of Air Sea Rescue Operation - Exercise)

561/CI (.) ARRANGE BALTIMORE AIRCRAFT DEPARTURE FOR TO-MORROW MORNING 8/8
DETAILED BY THIS C.C.R.S. TO SEARCH FOR AIRCRAFT CANT.Z.506 WHICH WILL
TRANSMIT D/F. CALLSIGNS ON 385 Kc/s. AT INTERVALS (.) CANT.Z.506 SHOULD
BE NEAR PIOMBINO (.) WHEN THE BALTIMORE HAS REACHED THAT AREA IT WILL
CONTROL POSITION BY ROME-PISA D/F's (.) HAVING COMMUNICATED THE RESULT
OF ITS CONTROL TO IKO IT WILL RECEIVE ON 385 Kc/s. FROM 0005 MINUTES TO
00030, OF EVERY HALF-HOUR FOR W/T CALLSIGNS TRANSMITTED BY CANT.Z.37 Z.N.
AND USING THE D/F ON BOARD WILL TRY TO REACH IT (.) DURING THE REMAINING
5 MINUTES OF EVERY HALF-HOUR IT IS TO RECEIVE ON IKO (6500 Kc/s.) FOR
EVENTUAL COMMUNICATION (.) WHEN THIS CONTACT HAS BEEN CARRIED OUT THE
TWO AIRCRAFT WILL CONTACT EACH OTHER ON 6500 Kc/s. AND RETURNING TO THEIR
RESPECTIVE BASES THEY WILL TRANSMIT A REPORT ON THE MISSION (.) IN SHORT
6500 FREQUENCY WILL BE USED DURING TRANSMISSION BETWEEN AIRCRAFT AND IKO
AND BETWEEN AIRCRAFT AND CANT.Z. WHEN THE CONTACT HAS BEEN MADE: AND 333
FREQUENCY TO CONTACT D/F.s (.) 385 Kc/s. FREQUENCY WILL BE ALSO USED DURING
RECEPTION FOR RADIO CONTROL (.) COLONEL DEL MONTE.

C.S.O. suggest we still await Adm. the aircraft is reported on possible.

740

Cento 11e 11 9/8/946

ESERCIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
1° REPARTO

Prot n° 574/C.1

R O M A

Oggetto: Esercitazione di ricerca in mare combinata tra Cant.Z.506 e Baltimore.

In data 8/8/946 si è svolta una esercitazione combinata con lo impiego di un Cant.Z.506 della Sezione Soccorso Vigna di Valle e un Baltimore dell'Aeroporto dell'Urbe.
Scopo dell'esercitazione:

- 1) Addestramento degli equipaggi all'impiego di più frequenze radio.
 - 2) Esercitazione di radio guida tra velivoli effettuanti una simulata ricerca.
 - 3) Controllo rilevamento RDG. fornita dalle stazioni fisse di Roma e Pisa.
 - 4) Esame della portata delle frequenze impiegate mediante l'ascolto da parte del C.C.R.S. di Milano.
 - 5) Esercitazione d'ascolto e di transito-comunicazioni via filo e radio al C.C.R.S. di Milano da parte del Centro Radio di Spezia.
 - 6) Controllo collegamento R.T. e filo fra i C.C.R.S. di Roma e Milano e Centro sussidiario della Spezia.
- Furono pertanto nel pomeriggio del giorno 7/8/946 diramati gli allegati ordini di operazioni n°561/CI; 562/CI e 559/CI.

Svolgimento dell'esercitazione:

Alle ore 0930 fu disposto la partenza dell'Idro Cant.Z.506 da Vigna di Valle e alle ore 0956 fu disposta la partenza del Baltimore. L'equipaggio di tale velivolo ha ricevuto e effettivamente l'ordine di partenza alle 1005.

0935 il Cant.Z.506 che ha ~~es~~ nominativo R.T. 37 Z.N. ha decollato. 0945 stabilito il collegamento R.T. con 37 Z.N.

1009 37 Z.N. comunica di trovarsi in posizione 42° 23'N. 10°52'E. — 1010 passa su 333 per controllo posizione. —

1014 il Baltimore 03 N.H. ha decollato.

1016 radiogoniometro Roma rileva 37 Z.N. per 296° rilevamento incerto per nota variabile. Il radiogoniometro di Pisa non ha sentito le chiama te del velivolo.

1023 03 N.H. viene chiamato da I.K.O. perché non ancora sentito in zona. Non viene udita risposta.

1045 37 Z.N. comunica, a richiesta, che alle ore 1105 passerà su Kc/s. 385 per emissioni segali radiogoniometricabili.

1105 37 Z.N. emette

Oggetto: Esercitazione di ricerca in mare combinata tra Cant.Z.506 e Bal-
timore.

In data 8/8/946 si è svolta una esercitazione combinata con lo impiego di un Cant.Z.506 della Sezione Soccorso Vigna di Valle e un Bal timore dell'Aeroporto dell'Urbe.

Scopo dell'esercitazione:

- 1) Addestramento degli equipaggi all'impiego di più frequenze radio.
- 2) Esercitazione di radio guida tra velivoli effettuanti una simulata ricerca.
- 3) Controllo rilevamento RDG. fornita dalle stazioni fisse di Roma e Pisa.
- 4) Esame della portata delle frequenze impiegate mediante l'ascolto da parte del C.C.R.S. di Milano.
- 5) Esercitazione d'ascolto e di transito-comunicazioni via filo e radio al C.C.R.S. di Milano da parte del Centro Radio di Spezia.
- 6) Controllo collegamento R.T. e filo fra i C.C.R.S. di Roma e Milano e Centro sussidiario della Spezia.

Furono pertanto nel pomeriggio del giorno 7/8/946 diramati gli allegati ordini di operazioni n°561/CI; 562/CI e 559/CI.

Svolgimento dell'esercitazione:

Alla ore 0930 fu disposto la partenza dell'Idro Cant.Z.506 da Vigna di Valle e alle ore 0956 fu disposta la partenza dal Baltimore. L'equipaggio di tale velivolo ha ricevuto e effettivamente l'ordine di partenza alle 1005.

0935 il Cant.Z.506 che ha ~~es~~ nominativo R.T. 37 Z.N. ha decollato -

0945 stabilito il collegamento R.T. con 37 Z.N.

1009 37 Z.N. comunica di trovarsi in posizione 42° 23'N. 10°52'E. -

1010 passa su 333 per controllo posizione. -

1014 il Baltimore 03 N.H. ha decollato.

1018 radiogoniometro Roma rileva 37 Z.N. per 296° rilevamento incerto

per nota variabile. Il radiogoniometro di Pisa non ha sentito le chiamate del velivolo.

1023 03 N.H. viene chiamato da I.K.O. perché non ancora sentito in zona.

Non viene udita risposta.

1045 37 Z.N. comunica, a richiesta, che alle ore 1105 passerà su Kc/s.

385 per emissione segnali radiogoniometrici.

1105 37 Z.N. emette detti segnali in continuazione.

1129 03 N.H. chiama su 6500 Kc/s. 37 Z.N. chiedendo se era da lui visto.

37 Z.N. risponde di attendere perché impegnato con IKO.

1130 37 Z.N. comunica a 03 N.H. di vederlo.

1135 vengono chiamati 37 Z.N. e 03 N.H. per dare loro ordine di rientro

alle Basi essendo riuscito il raggiungimento tra i due velivoli.

1136 37 Z.N. dà il ricevuto.

1147 Viene chiesto a 37 Z.N. di avvertire 03 N.H. che è chiamato da IKO.

1152 ~~0~~ 3.NH. chiama IKO.

1153 Viene stabilito il primo collegamento R.T. con 03 NH. che sette è
IKO con forza 3/5.

1203 03 NH. atterra all'Urbe.

1205 37 ZM. ammarra a Vigna di Valle.

Dalle ore 944 fino alle 1050 le comunicazioni telefoniche tra Roma e Mi-
lano e Milano-Spezia hanno consentito a Milano ed a Spezia di comunica-
re tempestivamente le intercettazioni che i posti d'ascolto hanno fatto
di IKO. e in un secondo tempo di 37 ZM.

Alle ore 1050 il circuito 2 T8 Roma-Milano è andato in avaria interrompen-
do le comunicazioni.

Osservazioni sullo svolgimento dell'esercitazione

a) Lo svolgimento dell'esercitazione da parte del Cant.I. è stato perfetta-
mente regolare fatta eccezione della cattiva nota di emissione del tras-
mettitore R.T. su 333 Kc/s. che non ha permesso un rilevamento esatto
da parte di IKO., e non ha consentito il collegamento col radiogonione
tro di Pisa.

b) Il collegamento R.T. con il Baltimore su 6500 Kc/s. è mancato dal decollo
ore 1014 sino alle ore 1153; da successivi accertamenti è risultato che
il Baltimore aveva udito le chiamate di IKO. e aveva risposto, però i suoi
segnali sentiti dal Centro Radio dell'Urbe non sono stati intercettati
dal posto d'ascolto di questo C.C.R.S.-

L'equipaggio del Baltimore ha mancato di collegarsi, una volta giunto a
Piombino, con i RDG. di Roma e Pisa. Si è già provveduto a richiamare lo
equipaggio all'esatta osservanza degli ordini di operazione e a dare con-
sigli per l'accurata taratura degli apparati R.T. sulle frequenze del S
Servizio Soccorso.

c) L'esercitazione di radio guida si è iniziata alla distanza di circa 60 Km
ed è perfettamente riuscita.

d) La frequenza di 6500 Kc/s. ha assicurato regolare comunicazione con i ve-
livoli alla distanza di 150 Km. con i segnali della forza media di 3/5 e
con la stazione dei C.C.R.S. di Milano e dell'aeroporto della Spezia al-
la distanze rispettive di 480 Km. e 340 Km. con i segnali della forza
media di 3/5.

I segnali dei velivoli non sono stati uditi né dalla Spezia, né da Mila-
no.

e) Il collegamento telefonico tra Roma e Milano, come abitualmente, è andato
in avaria e non ha permesso le regolari comunicazioni.-

AL CAPITANO, REED UFFICIALE DI
COLLEGAMENTO PRESSO L'A.A.S.C.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.R. - A. Del Monte)

Reed

R O M A

re tempestivamente le intercettazioni che i posti d'ascolto hanno fatto di IKO. e in un secondo tempo di 37 ZN.

Alle ore 1050 il circuito 2 T8 Roma-Milano è andato in avaria interrompendo le comunicazioni.

Osservazioni sullo svolgimento dell'esercitazione

- a) Lo svolgimento dell'esercitazione da parte del Cant. 2. è stato perfettamente regolare fatta eccezione della cattiva nota di emissione del trasmettitore R.T. su 333 Kc/s. che non ha permesso un rilevamento esatto da parte di IKO., e non ha consentito il collegamento col radiogonfiatore di Pisa.
- b) Il collegamento R.T. con il Baltimore su 6500 Kc/s. è mancato dal decollo ore 1014 sino alle ore 1153; da successivi accertamenti è risultato che il Baltimore aveva udito le chiamate di IKO. e aveva risposto, però i suoi segnali sentiti dal Centro Radio dell'Urbe non sono stati intercettati dal posto d'ascolto di questo C.C.R.S. L'equipaggio del Baltimore ha mancato di collegarsi, una volta giunto a Piombino, con i RDC. di Roma e Pisa. Si è già provveduto a richiamare lo equipaggio all'esatta osservanza degli ordini di operazione e a dare consigli per l'accurata taratura degli apparati R.T. sulle frequenze del Servizio Soccorso.
- c) L'esercitazione di radio guida si è iniziata alla distanza di circa 60 Km ed è perfettamente riuscita.
- d) La frequenza di 6500 Kc/s. ha assicurato regolare comunicazione con i velivoli alla distanza di 150 Km. con i segnali della forma media di 3/5 e con la stazione dei C.C.R.S. di Milano e dell'aeroporto della Spezia alla distanza rispettive di 460 Km. e 340 Km. con i segnali della forma media di 3/5.
I segnali dei velivoli non sono stati uditi né dalla Spezia, né da Milano.
- e) Il collegamento telefonico tra Roma e Milano, come abitualmente, è andato in avaria e non ha permesso le regolari comunicazioni.

AL CAPITANO REED UFFICIALE DI
COLLEGAMENTO PRESSO L'A.R.S.C.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.R.N. - A. Del Monte)

R O M A
=====

Reed

FONOGRAMMA

DAL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCELLE

ALLA SEZIONE SOCCORSO V. DI VALLE

Centocelle li 7/8/946

(Preavviso operazione soccorso - Esercitazione-).

562/CI /.../ DA C.C.R.S./.../ PREDISPORRE DOMATTINA 8/8 PARTENZA CNT.Z.506
PER RICERCA BATTELLINO CON NAUFRAGHI IN AEREA PROBABILITA' COMPRESA TRA:
10°52' e 11°42'23"N. e 42°30'N./.../VELIVOLO PARTIRA' ORDINE DI QUESTO C.C.R.S.
E GIUNTO SULL'ESTREMITA' SETTENTRIONALE DELL'ISOLA DEL BIGLIO DOPO CONTROL
LATI I RILEVAMENTI CHE CHIEDERA' AI RDG. DI ROMA, PISA, ~~OLBIA~~, INIZIERA' RICER
CA BATTELLINO NELL'AREA DI PROBABILITA' COL SISTEMA DEI PERCORSI PARALLELI
PROGRESSIVI E CONTEMPORANEAMENTE EMETTENDO CHIAMATE ALL'ARIA SU Kc/s.385
CON IL PROPRIO NOMINATIVO SEQUITO DA SEGNALI RADIOGONIOMETRABILI PER GUI
DARE SUL LUOGO ALTRO VELIVOLO DESTINATO COOPERARE RICERCA./.../ TALE EMISSIONE
SARA' FATTA DA 0005 A 0030' DI OGNI MEZZA ORA E NEGLI ALTRI 5-15 PRIMI SARA' E
FATTO ASCOLTO SU 6500 PER EVENTUALI MESSAGGI DA IKO./.../ NELLA MISSIONE SA
RA' IMPIEGATA: LA FREQUENZA DI Kc/s.6500 PER IL COLLEGAMENTO CON IKO. E DOPO
IL CONTATTO A VISTA CON ALTRO VELIVOLO CHE COOPERERA' NELLA MISSIONE; LA FRE
QUENZA DI Kc/s.333 PER IL CONTROLLO DI POSIZIONE DA PARTE DEI RDG. DI ROMA
PISA-OLBIA; LA FREQUENZA 385 (SOLO IN TRASMISSIONE) PER L'EMISSIONE DI SEG
GANLI PER LA RADIOGUIDA./.../ AVVENUTO IL CONTATTO A VISTA TRA I DUE VELIVOLI
ESSI EFFETTUERANNO ANCHE IL COLLEGAMENTO R.T. SU 6500 E RIENTRANDO ALLE
RISPETTIVE BASI TRASMETTERANNO A IKO. SUCCINTO ESITO MISSIONE./.../ FERMATO
COLONNELLO DEL MONTE.

ECNOGRAMMA

DAL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCCELLE

ALLO STORMO BALTIMORE -URBE-

Centocelle li 7/8/946

(Preavviso operazione ricerca in mare-esercitazione-.)

561/CI// PREDISPORRE PARTENZA VELIVOLO BALTIMORE PER DOMATTINA 8/8/ AD
ORDINA DI QUESTA C.C.R.S. PER RICERCA VELIVOLO CANT.2.506 CHE EMETTERA SAL
TUARIAMENTE SEGNALI RADIOGONIOMETRABILI SU Kc/s.385//VELIVOLO TROVEREBBESI
PRESSIMITA PICBINO// BALTIMORE GIUNTO TALE ZONA CONTROLLERA POSIZIONE E
MEZZO RADIOGONIOMETRI ROMA-PISA-ALGERO//COMUNICATO ESITO TALE CONTROLLO A
I K O PROVVEDERA EFFETTUARE ASCOLTO SU Kc/s.385 DA 0005, A 00030, DI OGNI
MEZZA ORA PER I SEGNALI RADIO EMESSI DAL CANT.2. 37 Z.N. E MEDIANTE L'USO
DEL RADIOGONIOMETRO DI BORDO TENDERA DI RAGGIUNGERLO// NEI RIMANENTI 5
DI OGNI MEZZA ORA SARA FATTO ASCOLTO SU IKO (Kc/s.6500) PER EVENTUALI CO
MUNICAZIONI//A CONTATTO AVVENUTE I DUE VELIVOLI SI COLLEGERANNO TRA DI
LORO SU Kc/s.6500 E RIENTRANDO ALLE BASI RISPETTIVE COMUNICHERANNO A IKO.
SUCCINTO ESITO MISSIONE// RIASSUMENDO IN TRASMISSIONE SARA IMPIEGATA FRE
QUENZA 6500 TRA VELIVOLO E IKO. E TRA VELIVOLO E CANT.2. A CONTATTO AVVENU
TO; ET FREQUENZA 333 PER COLLEGAMENTO CON RADIOGONIOMETRE// IN RICEZIONE
SARA IMPIEGATA ANCHE FREQUENZA Kc/s.385 PER LA RADIOGUIDA//COLONELLO DEL
MONTE

1750

159A

From: Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, ROME.

To: Italian Air Ministry.

Date: 10th August, 1946.

Ref: AFSC/48/1/Air.

157A

LOCATION OF HIGH SPEED LAUNCHES.

Reference is made to your letter 103859/C/2773 Coll.

2. This Sub-Commission is pleased to sanction the substitution of Venice for Ancona as a base for a High Speed Launch Detachment.
3. Owing to the amount of flying done in that area it is suggested that as and when the launches are taken over the equipping of the base at Venice be given a high priority.


F. REID,
Flight Lieutenant,
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub-Commission.

Good - we want!

10/8/46

842

wx 12/46

1588A (5)

From: Stato Maggiore R. Aeronautica
1 Reparto
2 Sezione Assist. Traffico Aereo.

To: Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, ROME.

Date: 3rd August, 1946.

Ref: 103784/C/2758 Coll.

PERSONNEL FOR RESCUE MOTOR-BOATS.

With reference to the conversations between F/Lt. Reid of your Sub-Commission and Major Guza, you are informed that the position of the crews of the motor-boats at Ischia is as follows:

The composition of the crew is such that the Italian Air Force is unable to cope with its own personnel as until now no activity of this kind was ever met before.

The typically sailor-like personnel had to be requested from the Navy, as far as the Commanders and boatswains and chief-fitters are concerned, whilst it was assumed opportune to hire the sailors from civilian organisations of sea going people. Secondly it was considered that this solution required too long for all necessary matters to be carried out and the Navy agreed, therefore, to release the necessary sailors, who were chosen among those who will be released very shortly.

The Italian Air Force will supply, however, fitters, wireless operators, and sanitary assistants.

In short the position is as follows:

CREWS:

1 Commander.....	Navy
1 Boatswain.....	1.....Navy
2 Fitters.....	One from the Navy and one from the Air Force.
2 Wireless-operators.....	Air Force
3 Sailors.....	1.....Navy
1 Sanitary Assistant.....	Air Force

FITTING OUT

A technical officer has been sent to the Seaplane Base, with specialist personnel of the Seaplane Base Repair Squadron, to fit out the motor-boats.

Many difficulties in the organisation hindered that personnel to proceed there, but it is assumed that within a short time a minimum of the personnel required will be available to be sent so as to transfer the boats which are ready for use.

1752

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

With reference to the conversations between F/Lt. Reid of your Sub-Commission and Major Guza, you are informed that the position of the crews of the motor-boats at Ischia is as follows:

The composition of the crew is such that the Italian Air Force is unable to cope with its own personnel as until now no activity of this kind was ever met before.

The typically sailor-like personnel had to be requested from the Navy, as far as the Commanders and boatswains and chief-fitters are concerned, whilst it was assumed opportune to hire the sailors from civilian organisations of sea going people. Secondly it was considered that this solution required too long for all necessary matters to be carried out and the Navy agreed, therefore, to release the necessary sailors, who were chosen among those who will be released very shortly.

The Italian Air Force will supply, however, fitters, wireless operators, and sanitary assistants.

In short the position is as follows:

CREWS:

1 Commander.....	Navy
1 Boatswain.....	1.....Navy
2 Fitters.....	One from the Navy and one from the Air Force.
2 Wireless-operators.....	Air Force
3 Sailors.....	1.....Navy
1 Sanitary Assistant.....	Air Force

FITTING OUT

A technical officer has been sent to the Seaplane Base, with specialist personnel of the Seaplane Base Repair Squadron, to fit out the motor-boats.

Many difficulties in the organisation hindered that personnel to proceed there, but it is assumed that within a short time a minimum of the personnel required will be available to be sent so as to transfer to the proposed bases the motor-boats which are ready for use.

It is reminded that the difficulties as to the personnel were mainly due to the critical period both for the I.A.F. and Navy which was caused by the discharge of personnel in the 1925 class and by new entrants

This H.Q. will notify your Sub-Commission of the progress of the situation as to the personnel and the fitting-out of the motor-boats in question, as well as the dates on which the motor-boats will reach the proposed bases.

THE CHIEF OF GENERAL STAFF

(translated by Anna de Bernardis)

Gu/G.

- 3 AGO 1946

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

1° REPARTO

2ª Sezione Assist. Traffico Aereo

Roma, 11

A.F.

ALLA SUB COMMISSION A.O.

= ROMA =

Prot. n° 103784/c / 2758 Coll.

OGGETTO: Personale per i motoscafi del Soccorso.-

In riferimento alle conversazioni tra il F/Lt Reid di codesta S/Commissione ed il Maggiore Guza, si notifica che la situazione del personale per gli equipaggi dei motoscafi di Ischia è la seguente:

La composizione dell'equipaggio è tale per cui l'Aeronautica Militare non può far fronte con personale interamente proprio dato che finora non si era mai presentata un'attività del genere.

Il personale tipicamente marinaro si è dovuto richiedere alla Marina per quanto riguarda i Comandanti ed i nostromi ed i capi motoristi, mentre per i marinai si era ritenuto opportuno ingaggiarli dagli organici civili della gente di mare. In un secondo tempo si è ~~considerato~~ che questa soluzione richiedeva troppo tempo per le necessarie pratiche e pertanto la Marina ha acconsentito a cederci i marinai necessari, scelti tra quelli prossimi al congedo.

L'Aeronautica Militare provvederà pertanto per parte dei motoristi, per i radioperatori e per gli aiutanti di sanità.

Riassumendo, la situazione è la seguente:

Equipaggi:

- 1 Comandante.....Marina Militare
- 1 Nostromo.....Marina Militare
- 2 Motoristi.....II..Uno della Marina e uno dell'Aer.
- 2 Radioperatori Aeronautica Militare
- 3 Marinai.....Marina Militare
- 1 Aiutante di Sanità.....Aeronautica Militare.

Allestimento:

Per l'allestimento è stato inviato un Ufficiale tecnico del Raggruppamento Idro, unito a specialisti della Squadra Riparazioni del Raggruppamento Idro.

Varie difficoltà di ordine organizzativo hanno rallentato il ritmo d'affluenza di codesto personale, ma si ritiene che entro breve periodo possa affluire sul posto il personale minimo indispensabile per trasportare presso le basi previste i motoscafi pronti all'impiego.

Si rammenta con l'occasione che le difficoltà di personale sono state principalmente determinate dalla critica fase nella quale l'esigenza si è presentata sia per l'Aeronautica che per la Marina, avendo essa coinciso con l'invio in congedo delle classi 1925 e l'afflusso

delle classi di nuova leva.

Sarà cura di questo Stato Maggiore comunicare a codesta S/Commissione gli sviluppi della situazione in riguardo al per sonale ed all'allestimento dei mezzi in questione, nonché le date sotto le quali i motoscafi raggiungeranno le basi assegnate.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

[Handwritten signature]

FROM : STATO MAGGIORE. R.A. (AIR TRAFFIC ASSISTANT'S SECTION).
TO : AIR FORCES SUB COMMISSION. ALLIED COMMISSION. ROME.
DATE : 9TH AUGUST, 1946.
REF : 103859/C/2773 Coll.

DISLOCATION OF HIGH SPEED MOTOR LAUNCHES.

1. With reference to your letter AFSC/48/1/AIR dated 24th July, 1946.
2. The ~~dis~~location of the High Speed Motor Launch bases for Rescue has been studied by this Stato Maggiore in relation to the number of bases and to the operative characteristics of the vessels on loan, in order to allow the total coverage of the seas adjacent to Italy. This is in conformity with the general regulations laid down by the International Conference of the O.P.A.O.I. and by the S.A.R. Committee, and with the relative duties of Italy in the field of Air Naval Rescue.
3. The above mentioned (dis)location and the respective fields of action of the motor launches are laid down by charts in the possession of the Officer in charge of the Rescue Service, with the Sub Commission. (F/Lt. Reid).
4. This Stato Maggiore agrees with the fundamental ideas expressed in para.2 of the above mentioned letter, and awaits the definite sanction of the Sub Commission as regards the substitution of Venice for Ancona.

CAPO DI STATO MAGGIORE
SOTTO CAPO
(Col. Pil. A. Remondino)

Translated by Sgt. M. Albertini.

Gu/8

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

1° REPARTO

2ª Sezione Assistenti Traffico Aereo

Roma, 11

- 6 AGO. 1946

ALL' AIR FORCES SUB COMMISSION

= SEDE =

Prot. n° 103859/c/2773 Coll.

OGGETTO: Dislocazione motolance alta velocità.-

- 1.- Ci riferiamo alla vostra lettera A.F.S.C/48/1/AIR del 24 luglio u.s..-
- 2.- La dislocazione delle dette basi motoscafi ad alta velocità per il Soccorso era stata studiata da questo Stato Maggiore, in relazione al numero delle basi stesse ed alle caratteristiche operative dei mezzi in dotazione onde permettere la totale copertura dei mari adiacenti all'Italia. Ciò in conformità ai concetti generali emersi dalle conferenze internazionali dell'OPACI e del Comitato S.A.R. ed ai relativi impegni assunti dall'Italia nel campo del Soccorso Aero-navale.-
- 3.- La dislocazione di cui sopra ed i rispettivi raggi d'azione dei motoscafi risultano da cartine già in possesso dell'Ufficiale incaricato del Servizio Soccorso, presso codesta S/Commissione (F. It. Reid).-
- 4.- Questo Stato Maggiore concorda in linea di principio con le vedute espresse nel 2° paragrafo della lettera summenzionata e rimane in attesa della definitiva sanzione di codesta S/Commissione circa la sostituzione d'Ancona con Venezia.-



CAPO DI STATO MAGGIORE

d'ordine

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

1° REPARTO

2ª SEZIONE ASSISTENTI TRAFFICO AEREO

737

156A
(t)

FROM : STATO MAGGIORE (ASSISTANCE TO THE AIR TRAFFIC AND SECTION)
TO : AIR FORCES SUB COMMISSION, ALLIED COMMISSION ROME
DATE : 7TH AUGUST 1946
REF : 103866/C.4/8/2791 Coll

PERSONNEL FOR THE A.S.C. OF ELMAS

In relation to the agreements between F/Lt Reid and Maggiore Guza, ^{the} ~~when~~ handing over of the A.S.C. of Elmas was discussed, we notify you that arrangements have been made for two Officers to be sent to the abovementioned Unit.

We would appreciate if the Sub Commission could inform the A.S.C. of the mentioned action taken.

Not necessary but Sub Com. taking all necessary action.

CAPO DI STATO MAGGIORE
SOTTO CAPO
(Col Fil. A. Remondino)

Translated by Sgt. M. Albertini.



236

156A

Roma, li - 7 AGO. 1946

2^a Sezione Assist. Traffico Aereo

ALL' AIR FORCES SUB COMMISSION = SEDE =

Prot.n° 10386/c4/8 / 2791 e. e.

OGGETTO: Personale per l'A.S.C. di Elmas.-

In relazione agli accordi intercorsi tra il Capitano Reid ed il Maggiore Guza, nei quali é stata sollecitata la cessione dell'A.S.C. di Elmas, si comunica che sono state impartite disposizioni affinché due Ufficiali siano inviati presso l'ente anzidetto.

Si gradirebbe che da parte di codesta A.F.S.C. venisse data comunicazione del provvedimento all'A.S.C. di Elmas.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

IL CONTORNO DI STATO MAGGIORE

DEIVA R. AERONAUTICA

10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846.

१३

8th August 1946

155 A

LOOSE MINUTE
HIGH SPEED LAUNCHES AT ISCHIA.

It was confirmed by F/Lt. Watkins that the following I.A.F. personnel are now in Ischia under training to take over the High Speed Launches.

- 1 Captain
- 1 Warrant Officer Flt. Mechanic
- 2 Civilian Flight Mechanics
- 1 Col. Flight Mechanic
- 2 LAC Flight Mechanic
- 2 Warrant Officer Boatswains
- 2 W/Ops.
- 2 LAC General Duties
- 2 Hull Operators

The Air Ministry assures me that more personnel will be despatched in the near future.

F. Reid
 F. REID F/LT
 A.S.R.

DIRECTOR *19/8 8/8*
 DD *12/8 8/8*
 SSO *1/8*
 OTC *1/8*
 SEC
 CBO *Carl 7/8*
 CRG. *1 1/8 8/8*
 AIR II

1760

154A

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.
To : C.C.R.S., Venezia (Attn: Major Bertotto).
Copy to: C.C.R.S., Centocelle.
Date: 8th August 1946.
Ref : AFBC/48/1/Air.

EXERCISE ON 3RD. INSTANT.

153A

Reference is made to your letter 142/V1 of 5th. instant.

2. It was noted that during the exercise on 3rd. instant attempts were made to fix aircraft using 6500 K/C's. This frequency was never intended for fixing purposes and should only be used as an alternate to 5622.5 K/C's as a control frequency.
3. As in the past, fixing should be done on 333 or 4781 K/C's, whichever is the more satisfactory for your particular area.
4. It is regretted that your exercise was not a success but it is suggested that another might be held using 6500 K/C's as a control frequency only.
5. The writer hopes to be able to visit you soon, but in the meantime would appreciate that any difficulties or innovations are referred to him at this headquarters.

NB M/F D/F on 6500 12 d/s.-

Aug 5/46

For,

F. REID F/LT
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

1761

785017

153 A(E)

From: Centro Coordinamento Ricerche
e Soccorso Venezia.
Centre S.O.A.S. Rome.

To: Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, ROME. (attention F/Lt. Reid.)

Date: 5th August, 1946.

EXERCISE ON 3rd INSTANT.

In accordance with the instructions issued by your Directorate with signal 519/C6 dated 31/7/46 an exercise was carried out. At 0855 hrs. the following operational order was issued to the Treponti Seaplane Base:

The rescue aircraft must take off and proceed to position 44° 50' and 13° 00' (.) Callsign 97 ML (.) Service frequency 6500 kcs. (.) When the aircraft has reached this position it must get a fix from ILL.ILA.IIX. on the same frequency".

At the same time Bologna and Milan Stations were asked by service No.3 to listen on 6500 kcs. We have been unable to get in touch with Elmas. At 0939 hrs. the aircraft took off. At 0940 hrs. 97ML started to call up Venice, but nothing was heard because the area was completely covered by a Slav broadcast.

The aircraft transmitted effectively because it was intercepted by the W.T. Station of your Centre. At 1001 hrs. the aircraft was heard by Venice, very faintly and on exactly the same frequency, then it was not heard any more. The aircraft not being able to make contact on 6500 kcs., went over to 333 kcs. at 1018 hrs. and asked whether it had to carry on with the exercises.

At 1037 on 333 kcs. it was ordered to return continuing W.T. practice on 6500 kcs., shortening its frequency by 20 kcs., as it was then too high.

At 1038 hrs. the aircraft went back to 6500 kcs. At 1050 hrs. it was requested to lower the key and to get a fix from Bologna and Milan. Elmas was excluded because it had not been possible to get in touch with this station previously. At 1052 hrs. your station stated that the Milan R.D.G. was not completely serviceable, therefore, at 1054 hrs. the aircraft was instructed to get a fix, as a test, from Bologna Station only. This latter was unable to trace the aircraft and at 1101 hrs. reported no reception.

At 1125 hrs. the aircraft moored at Treponti. The exercise, as it can be seen above, had negative results because:

- a) There was no contact between this Centre and the aircraft owing to oscillations on 6500 kcs.
- b) There was no contact between this Centre and Elmas.

In accordance with the instructions issued by your Directorate with signal 519/C6 dated 31/7/46 an exercise was carried out. At 0855 hrs. the following operational order was issued to the Treporti Seaplane Base:

"The rescue aircraft must take off and proceed to position 44 50' and 13 00' (.) Call sign 97 ML (.) Service frequency 6500 kcs. (.) When the aircraft has reached this position it must get a fix from ILE, IIA, IIX, on the same frequency".

At the same time Bologna and Milan Stations were asked by service No. 3 to listen on 6500 kcs. We have been unable to get in touch with Elmas. At 0939 hrs. the aircraft took off. At 0940 hrs. 97ML started to call up Venice, but nothing was heard because the area was completely covered by a Slar broadcast.

The aircraft transmitted effectively because it was intercepted by the W.T. Station of your Centre. At 1001 hrs. the aircraft was heard by Venice, very faintly and on exactly the same frequency, then it was not heard any more. The aircraft, not being able to make contact on 6500 kcs., went over to 333 kcs. at 1018 hrs. and asked whether it had to carry on with the exercises.

At 1037 on 333 kcs. it was ordered to return continuing W.T. practice on 6500 kcs., shortening its frequency by 20 kcs., as it was then too high.

At 1038 hrs. the aircraft went back to 6500 kcs. At 1050 hrs. it was requested to lower the key and to get a fix from Bologna and Milan. Elmas was excluded because it had not been possible to get in touch with this station previously. At 1052 hrs. your station stated that the Milan R.D.G. was not completely serviceable, therefore, at 1054 hrs. the aircraft was instructed to get a fix, as a test, from Bologna Station only. This latter was unable to trace the aircraft and at 1101 hrs. reported no reception. At 1125 hrs. the aircraft moored at Treporti.

The exercise, as it can be seen above, had negative results because:

- a) There was no contact between this Centre and the aircraft owing to oscillations on 6500 kcs.
- b) There was no contact between this Centre and Elmas.
- c) The Milan Rdg. is not ready yet and could not supply fixes.
- d) Bologna was listening but did not hear the aircraft.

In the under-signed's opinion interception by ground Rdg. on frequencies which are not on the regular service (4781) are always inefficient and a considerable waste of time is caused because the broadcast of details of fixes must always be carried out on 4781 kcs., and there is a lot of Q.R.M. in this area. It is, however, assumed that the best solution is still that of using Rdg., on medium wavelength, by substitution of those existing at Venice and Verona with Rdg. which have a range of at least 300 km.

THE OFFICER COMMANDING THE VENICE
RESCUE SERVICE
Maj. CARLO BERTOTTO

Translated by Anna de Bernardis)

CENTRO COOI INAMMENTO RIBERCHE
E SOCCORSO VENEZIA

Venezia 3 agosto 1946

1537

ALLA DIREZIONE SERVIZIO RICERCA

E SOCCORSO CENTOCELLE.

Oggetto: Canottaggio di notte 3 c.m.

In ottemperanza alle disposizioni impartite da codesta Direzione con il fono ~~ore 549/0646~~, in data 31/7/46, è stata effettuata una esercitazione.

Alle ore 0855 è stato trasmesso alle Idrobasi di Ireperti il seguente ordine di operazione:

Apparecchio Soccorso decolli et diriga su punto 44°50' et 13°00' /./
Nominativo 97ML /./ Frequenza servizio 6500 Kcs /./ Raggiunto punto si faccia rilevare su stessa frequenza da ILE.ILA.ILY.

Contemporaneamente a mezzo del servizio 3 sono state invitate le stazioni di Bologna, Milano, a effettuare l'ascolto su 6500 Kcs.

Non si è riusciti a collegarsi con ILLAS.

Alle ore 0939 L'apparecchio ha decollato.

" " 0940 97ML ha iniziato a chiamare Venezia, ma non è stato sentito perchè la zona era completamente coperta da una ~~emissione~~ ^{trasmissione} radiofonica in lingua Slava.

L'apparecchio però ha effettivamente ^{trasmesso} perchè è stato intercettato anche dalla stazione R.T. di codesta Centrale.

Alle ore 1001 Il velivolo è stato sentito da Venezia, debolissimo ed esattamente nella stessa frequenza della fonia, indi non è stato più sentito. Il velivolo non riuscendo a collegarsi nella frequenza di 6500 Kcs. passa dalle ore 1018 su 333 Kcs. chiedendo se dovesse continuare gli esperimenti.

Alle ore 1037 gli è stato dato ordine su 333 Kcs. di rientrare continuando l'esercitazione R.T. su 6500 ~~accorciando~~ ^{modificando} la frequenza di 20 Kcs. perchè effettivamente troppo lunga.

Alle ore 1038 L'apparecchio ritorna su 6500 Kcs.

" " 1050 gli si ordina di abbassare il tasto e di farsi rilevare da Bologna e Milano. E' stata esclusa Elmas perchè non è stato ~~possibile~~ ^{possibile} collegarci in precedenza con detta stazione.

Alle ore 1052 Codesta stazione comunica che il R.D.G. di Milano non è

citazione.

Alle ore 0855 è stato trasmesso alla Idrobase di Treporti il seguente ordine di operazione:

Apparecchio Soccorso decollò ed dirige su punto 44°50' et 13°00' /./
Nominativo 97ML /./ Frequenza servizio 6500 Kcs /./ Raggiunto punto si faccia rilevare su stessa frequenza da ILE.ILA.ILY.

Contemporaneamente a mezzo del servizio 3 sono state invitate le stazioni di Bologna, Milano, a effettuare l'ascolto su 6500 Kcs. Non si è riusciti a collegarsi con Elmas.

Alle ore 0939 L'apparecchio ha decollato.

" " 0940 97ML ha inviato e chiamato Venezia, ma non è stato sentito perchè la zona era completamente coperta da una ~~stazione~~ ^{emissione} radiofonica in lingua Slava.

L'apparecchio però ha effettivamente ^{benvenuto} perchè è stato intercettato anche dalla stazione R.F. di codesta Centrale.

Alle ore 1001 Il velivolo è stato sentito da Venezia, debolissimo ed esattamente nella stessa frequenza della fonia, indi non è stato più sentito. Il velivolo non riuscendo a collegarsi nella frequenza di 6500 Kcs. passa dalle ore 1018 su 333 Kcs. chiedendo se dovesse continuare gli esperimenti.

Alle ore 1037 gli è stato dato ordine su 333 Kcs. di rientrare continuando l'esercitazione R.F. su 6500 accorciando la frequenza di 20 Kcs. perchè effettivamente troppo lunga.

Alle ore 1038 L'apparecchio ritorna su 6500 Kcs.

" " 1050 gli si ordina di abbassare il tasto e di farsi rilevare da Bologna e Milano. E' stata esclusa Elmas perchè non è stato ⁴ ~~possibile~~ ⁴ collegarsi in precedenza con detta stazione.

Alle ore 1052 Codesta stazione comunica che il R.D.G. di Milano non è ancora in completa efficienza, per cui alle ore 1054 si dà l'ordine all'apparecchio di farsi rilevare, a titolo sperimentale, dalla stazione di Bologna. Quest'ultima non riesce a rilevare l'apparecchio e alle ore

1101 comunica l'esito negativo dell'ascolto.

Alle ore 1125 l'apparecchio amara a Treporti.

La esercitazione come sopra appare, ha avuto esito negativo perchè:

a) È mancato il collegamento tra questo Centro ed il velivolo a causa dei disturbi esistenti su 6500 Kcs.

b) Il collegamento tra questo Centro ed Elmas è mancato.

c) Il Rdg. di Milano non è ancora a punto e non ha potuto fornire rilevamenti.

d) Bologna ha effettuato l'ascolto ma non ha sentito l'apparecchio.

A parere dello scrivente l'intercettazione di rilevamenti da parte di Rdg. terrestri in frequenze che non sono quelle di servizio regolare (4781) comportano sempre disservizi e perdite di tempo non indifferenti, perchè la trasmissione di dati relativi ai rilevamenti deve essere sempre effettuata su 4781 Kcs., e cioè su una zona molto disturbata.

Si ritiene pertanto che la soluzione più felice sia sempre quella di usare Rdg. in onde medie, previa sostituzione di quelli esistenti a Venezia e Verona con Rdg. che abbiano almeno una portata di 300 Km.

IL COMANDANTE IL CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO DI VENEZIA

(MACE. DEL A.A.R.N. Carlo BERTOTTO)

Carlo Bertotto

AL CAPITANO REED
Ufficiale di Collegamento
presso l'A.A.S.C.

ROMA

5-8-1946
142/V1

152A

FROM ... AIR FORCES SUB-DELEGATION, DETACHMENT R.A.F. MARINO.
TO ... AIR FORCES SUB-DELEGATION, UNITED KINGDOM, ROMA.
DATE ... 2ND AUGUST, 1946.
REF ... 3/A/AIR.

LOCATION OF ITALIAN HIGH SPEED LAUNCH DETACHMENTS.

147A

Reference your letter AFSC/13A/Air dated 24th July on the above mentioned subject.

The Officer Commanding the Italian Sea Launch Wing and the writer are entirely in agreement that the High Speed Launch Detachments should be based in the Venice Area rather than at Ancona.

6/8

up.

0751

18

48/1/Air

[Signature]
OFFICER COMMANDING, SEA LAUNCH
WING, AIR FORCES SUB-DELEGATION,
DETACHMENT, R.A.F. MARINO.

729

151A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C. Milan
TO : Centro Assistenza Volo, Regia Aeronautica,
Linate Airfield, Milan. (attention Capt. Merli)
DATE : 1st August 1946
REF. : AFSC/M/501/Sig.

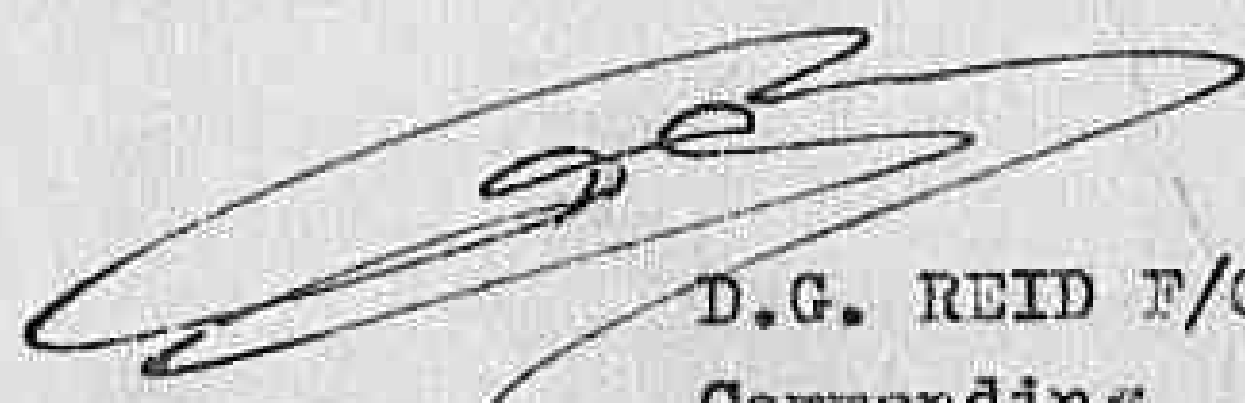
ACTIVITY REPORTS - C.A.V. LINATE

Following upon the transfer of F/Lt. Masterson no Allied Liaison Officer now remains with C.A.V. 1st Z.A.T., and the duties previously carried out by that Officer will now be taken over by yourself.

2. It is requested, therefore, that a report be prepared twice monthly, setting out all the activities of the C.A.V. for the period, and forwarded to reach this office not later than 14th and 27th of each month.

3. It is emphasised that the report should be as comprehensive as possible and include not only details of all exercises carried out, test. etc. but also reports of defects, recommendations for improving the service, memoranda of equipment required but not available, and any other relevant information.

→ Copy to: A.F.S.C. Hq. A.C. Rome
(for information)


D.G. REID F/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN



828

149A

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 794
Communications Sub-Commission

ACH/ec

G.251.124.CS

22 July 1946

SUBJECT: Air Sea Rescue.

TO : A.F.S.C.

Further to general discussion on the Subject.

1. Attached is translated copy of letter from Ministry of Posts and Telecommunications to all concerned referring to Air Sea Rescue calls.
2. A.S.C.O.T. appearing in the address is the Agency representing the 5 concessionary telephone Companies.
3. The Ministry of Posts and Telecommunications have suggested to the Ministries of Marine and Air that tests of the scheme should be carried out periodically.

L.R. Humbert
L.R. HUMBERT,
Lt. Col. Sig.C.
Director.

1/5/46

149B

21 MAY 1946

MINISTRY OF COMMUNICATIONS

Azienda di Stato

Prot: 1741182/500 A

SUBJECT: Air Sea Rescue.

Following a request from the Italian Air Force^{we}, suggest that the following two telephone priorities should come into immediate effect, as a partial modification of circ. n.6 of the Ministry of Posts and Telecommunications of the 18 January 1945:

SVH Human Life Security - conventionally called Help

This priority can be requested by Units of the Navy or Air Force in case of danger for means of navigation.

This priority substitutes priority ALARM which is cancelled in the above mentioned circular N°.6.

AIR ROUTE - indicated in requests with same expression -.

This priority can be requested by some specified Air Force Units and precisely by the help exchanges, by the exchanges of flying assistance and by Airports. This priority is to follow immediately the one established in above mentioned circular n°.6 for operative communications. It will only serve for communications regarding plane movements.

FROM : F/Lt. S.C. MASTERSON R.A.F. Liaison Officer - Centro Soccorso
Milan

TO : Air Forces Sub Commission, A.C. Milan
Air Forces Sub Commission, A.C. Rome
A.H.Q. Italy (for attention S/Ldr. DERRETT)

DATE : 20 July 1946

Ref. : CAV/MI/I/4



SEAPLANE EXERCISE BY CANT 3722-BASE La Spezia

1. This afternoon an exercise was carried out from La Spezia, combining an engine test with an ASR practice.
 2. The order to scramble was passed at 1455. A/C was A/B thirteen minutes later, Milan and La Spezia contacted the A/C on 6500 Kc/s 7 minutes after A/B time. This contact was maintained direct with Milan throughout entire exercise.
 3. A diagram is enclosed showing the route followed, A/C obtained a fix in Savona region with no difficulty, and in this exercise showed a great improvement in time taken to change frequency. No further fixes were obtained, the last leg of the exercise was done by homing on the La Spezia beacon, A/C heard beacon strength 2 and strength 3 even in early stages of homing exercise. At 1635 Milan requested A/C to obtain a fix using Olbia (Sardinia) and Milan MF/DF, however reception was bad and a fix was unobtainable.
 4. Below is an extract from the log covering whole time A/C was A/B.
- | | |
|------|---|
| 1455 | Pisa told, scramble A/C |
| 1508 | A/C A/B |
| 1515 | A/C contacts Milan and La Spezia on 6500 Milan Strength 2 (2 way) |
| 1520 | Message from A/C ETA 1540 Savona Co 285 W/T 100 meters Strength 2 |

722

2)

1530 A/C gives position at 1523 as 44°11' N 09°11' E
1533 A/C changing to MF/DF. Strength 3
1538 A/C contacts Milan on 333Kc/s. Strength 1
1540 A/C over Savona
1544 Milan 200°
1545 Turin 140°
1546 Pisa 293° Position S.S.E. Savona 10 Nm
1548 A/C changing to H/F
1551 Two way contact with Milan. Strength 3
1558 A/C transmits Position at 1554. Capo Mele ETA 1622
Position 2. Co 188°
1607 A/C calls La Spezia requests Radio Beacon
1608 La Spezia replies beacon will be operating in 3 minutes.
1611 Plane transmits following message. Position at 1609
was 43°28' N 08°06' E
1626 A/C position at 1622 43°00' N 08°00' E
ETA 1715 La Spezia. Flying on Co 052° over cloud on
radio beam
1635 Milan request A/C to obtain fix using Milan MF/DF
and Olbia (Sardinia)
1646 H/C not receiving Olbia, and only receiving Milan
Strength-1 DR Position 43°21' N 08°52' E
1647 A/C receiving Radio beam Strength 3
1714 A/C landed

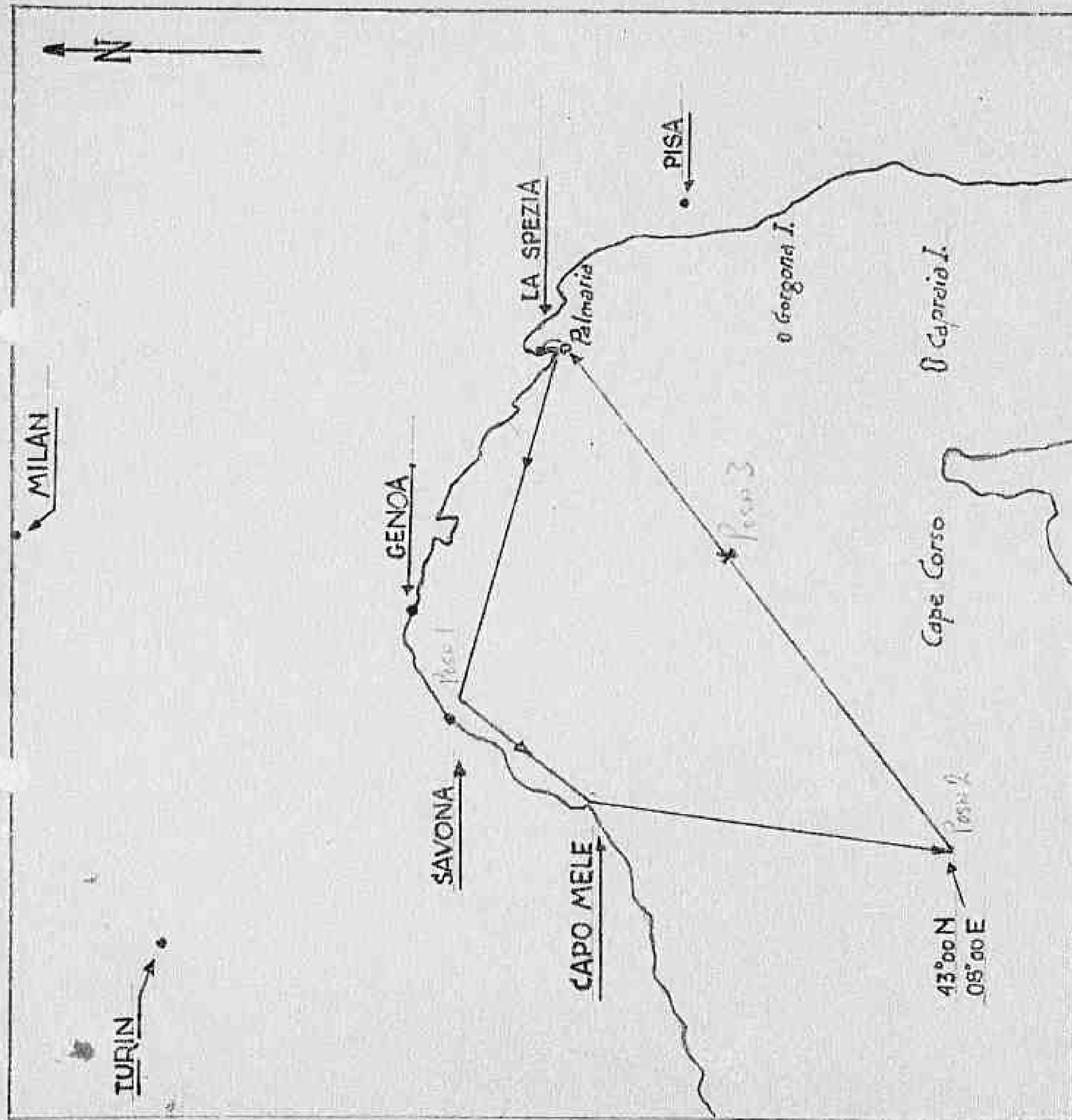
S. C. Masterson

S.C. MASTERSON F/Lt.
A.F.S.C. MILAN

Seen
Am
29/7

824

1772



Seaplane exercise by Cent 3722

20-7-46

147A

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : Italian Air Ministry.

Copy to: F/Lt Jones, R.A.F. Liaison,
Hotel Miramare, Venice.

Date: 24th July 1948.

Ref : AFSC/48/1/Air.

LOCATION OF ITALIAN HIGH SPEED LAUNCH DETACHMENTS.

A suggestion has been received from F/Lt. Jones, R.A.F. Liaison Officer, S.A.V. Venice, that at least until the end of the British-American occupation of the Venezia-Giulia area, the launch detachment covering the northern Adriatic should be based in Venice instead of Ancona.

2. According to an U.S. R.A.F. U.S.D.M.S. order, no flying over water should take place in the southern portion of that area so there should be no necessity for ASR near Ancona.

3. This matter has previously been discussed between the undersigned and Major Guzza of the Stato-Maggiore Department of the Air Ministry and it is requested that this Commission be given the comments of the Italian Air Ministry on this question.

K
F. REID F/LT
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

ASR.

Suggest a copy to

of the Staff for his

comments

24/7

822

From: F/Lt. J. K. Jones, R.A.F. Liaison, C.A.V. Venice.

To : Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome. /
(copy to Air Headquarters, R.A.F., Italy.)

Date: 15th July 1946.

Ref : A.S.

C.A.V. VENICE-ACTIVITY REPORT

Herewith the above report for the fortnight ended 13th July 1946.

Air/Sea Rescue

It is understood that it is proposed to establish two of the ASR launches at Ancona. Whilst appreciating the need for economy of personnel, maintenance, etc., it is considered essential to base a launch at Venice.

The heaviest commitments in our area are in the Northern part of the Adriatic, and with the move of ANQ to Udine in the near future, these commitments will increase. If it is impossible to base the launches separately, it is suggested that they be based at Venice at least until the end of the British-American occupation of the Venezia Giulia area.

Your letter ref. AFCC/27/Air dated 15th June 1946 re the Fiat R.S.14 aircraft has been actioned.

47A. on 27/Air.

It is intended to test frequencies 3000 kcs. and 6500 kcs. during our next exercises.

Communications

It is requested that the Italian Air Ministry be instructed to hasten the installation of the Bologna-Venice telephone line. This line is essential for the efficient working of the Centro Soccorso. The E.2.2°2.A.T. Padua was asked to give priority to this matter, but no action has yet resulted.

In view of the new courier service to Bolzano, a line to this airfield will also be needed. In addition lines are required to Centro Soccorso Milan, and to the A.F. Detachment if it is established at Ancona.

The urgency of establishing these new telephone lines, plus the installation of a telephone amplifier, is stressed. Without these facilities, this Safety Centre cannot perform its proper functions.

Radar Stations

In view of the possibility of aggressive air attacks in this area, Radar stations are being set up on the North Adriatic coast.

This means that a careful track will have to be kept by the Centro Soccorso

2

of all movements in and out of our area, in order to tie them up with the plots made at Advanced AHQ Operations Room.

This will mean considerable extra work, but, given good communications it is not anticipated that any great difficulty will be experienced.

It is requested that the Italian Air Ministry be also asked to supply a large plotting table for the Centro Soccorso. H.Q. 2nd A.T. seems unable to supply one from its resources. *Major Geyze informed & will act. 25/7.*

Flying Control-Lido Airfield

It is understood that Flying Control will be in operation on the airfield in the near future. It is suggested that the R.A.F. supply VHF equipment for the Tower, in order to control fighter aircraft using the airfield as an emergency landing ground. In addition it would be used to control these aircraft when they co-operate with our seaplanes on searches.

Personnel

The establishment has now been filled:

It is recommended that the Italian officers earmarked for Milan and Augusta be first sent to Milan and Venice for preliminary training. This should make the setting up of the new centre much easier.

In addition it is suggested that AHQ Italy be asked to attach to this Centre an N.C.O. or W/C (preferably surplus aircrew). His duties would be to act as R.A.F. liaison in the absence of the Liaison Officer, and to deal with Allied aircraft which land on the Lido airfield.

Overdue Aircraft

| | |
|---|-------|
| No. of aircraft reported during fortnight..... | E..12 |
| No. of such aircraft reported which originated in our area..... | 4 |
| No. of aircraft found in our area..... | 7 |
| No. traced by Centocelle..... | 5 |

Jack K. Jones.

S. L. D. / 1/1/42 from ASR officer at F.H.Q. is hoping to visit home this week and so most of these points concern D.H.Q. staff policy I suggest postponing action until he comes. 29/7

R/Tt.
(JACK K. JONES)
R.A.F. Liaison Officer;
C.A.M. VENICE.

*Good.
Should like to see him 22/7
when he arrives my 24/7*

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : Italian Air Ministry.

Date: 18th July 1946.

Ref : AFSC/46/1/Air.

C.A.V. VENICE ACTIVITY REPORT.

Enclosed is the above mentioned fortnightly report from F/Lt. J. K. Jones, R.A.F. Liaison Officer, CAV Venice.

2. It is requested that this commission is informed what action will be taken on the matters mentioned in paras. four and nine.

F. REID F/LT
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

144A

To: Air Publication and Visual Store, 31, Park Road, London E.C.3
 From: Headquarters Air Force Educational Section, Official Commission Base.
 Date: 19th July 1946.
 Ref: APO/601/En.

AIR SEA RESCUE POSTERS AND PAMPHLETS.

Royal Air Force Headquarters Italy have informed us that although the undersigned publications have been ordered for some time by No. 137 Maintenance Unit, R.A.F., C.A.F., they have no information as to their availability, and advise us to apply directly to your office for copies.

2. It would therefore be appreciated if the publications could be forwarded direct to this Headquarters, where they are urgently required in connection with the taking over of Air Sea Rescue duties by the Italian Air Force.

INSTRUCTIONAL PAMPHLETS AND POSTERS REGARDING "LUNDHOLM'S GEAR" & "DELAY ACTION SEA JACKETS"

[Signature]
 A.C. Harrison. P/O.
 Air Vice-Marshal.
 Director, A.F.S.C., A.C., WME.

[Signature]
 Copy - 145/1/2

718

11237A

From:- Air Headquarters, Malta.

To :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
A.P.O. S.551
C.M.F.

(Attention aircraft Safety Officer).

Date:- 13th July, 1946.

Ref :- AHQ/180/3/Air.

A.S.R. EQUIPMENT.

With reference to your request for general information and instructional pamphlets and posters regarding "Lindholme Gear" and "Delay Action Sea Markers" it is understood that while a supply has been demanded by No.137 Maintenance Unit there is no information in any form available at the present time.

2. It is recommended that you demand direct from Air Publication and Foras Store, 81 Fulham Road, London S.W.3.



for Squadron Leader,
Group Captain,
Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters, Malta.

A.D.S.

Can this be demanded from A.P.F.U. (V).C.M.F.



Ordered -

See 605/42

dated 19/7

See Lt

18/7 0.369
J.L.

48/1/Air

717

142A

AIR FORCES SUB COMMISSION, ALLIED COMMISSION

1045 16 JULY 1946

MTPOUSA

UNCLASSIFIED

ABLE SEVEN ONE THREE PD ACKNOWLEDGE RECEIPT OF CABLE FX69130 DATED 131221B

ON 13 JULY 1946.

AFSC/48/1/AIR

ROUTINE

A-3

479

HAN.
HENRY H. HAGAN, 1st. LT., A.C.

1780

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No.

785017

LROF V LAEE NR65
QVR 4

PP

FROM MTOUSA 131221Z
 TO CO EATS CAPODICHINO - CO ATC CIAMPINO
 CO FOGGIA ARMY AIR BASE - ALCOM ROME AIR FORCES SUB COMMISSION
 BT

FX69130

RESTRICTED PD FOLLOWING MESSAGE REPEATED FOR YOUR INFORMATION AND GUIDANCE
 PD SIGNED COMENMED CITE HAGDS PD CAV LIAISON OFFICER AIR FORCE SUB
 COMMISSION ALCOM LIEUTENANT REID PLEASE NOTE AND ALERT CAV FACILITIES
 UPON RECEIPT OF DEPARTURE INFORMATION OF SUBJECT FLIGHT PD DEPARTURE
 DATE WILL BE FORWARDED TO ALL ADDRESSEES AS SOON AS RECEIVED PD PARA
 QUOTE DREAMBOAT PLAN PD SPECIAL BAKER TWO NINE AIRCRAFT PAREN CHARLIE
 WILLIAM CALL ZERO SIX ONE VOICE CALL DREAMBOAT PAREN WILL FLY NON STOP
 RPT NON STOP FROM HICKAM FIELD HAWAII TO CAIRO EGYPT VIA GREAT CIRCLE
 ROUTE SOMETIME DURING PERIOD ONE FIVE JULY TO ONE AUGUST FOUR SIX PD
 IF WEATHER AND OTHER PERTINENT FACTORS PERMIT FLIGHT

ILL DEPART HICKAM

ONE FIVE JULY HOWEVER EXACT TAKE OFF DATE WILL BE ANNOUNCED LATER PD
 ON DATE OF TAKE OFF AIRCRAFT WILL DEPART HICKAM ZERO FIVE THREE ZERO
 LOCAL TIME AND ARRIVE CAIRO FOUR ZERO LATER PD SCHEDULED PASS OVER FOLLOWING
 POINTS AS LOCAL RPT LOCAL TIME INDICATED COLON JUNEAU ALASKA ONE NINE
 HUNDRED CMA VICTORIA ISLAND ZERO ONE THREE ZERO CMA BAFFIN ISLAND
 ZERO SEVEN THREE ZERO CMA MEEKS FIELD ICELAND ONE SEVEN ZERO ZERO
 CMA LONDON TWO TWO FOUR FOUR CMA FOGGIA ITALY ZERO THREE FIVE FOUR AND
 LAND CAIRO ZERO NINE THREE NINE PD ELAPSED TIME BETWEEN HICKAM AND
 STATIONS INDICATED IS AS FOLLOWS COLON JUNEAU TWELVE HOURS CMA VICTORIS
 ONE SIX HOURS THREE ZERO MINUTES CMA BAFFIN TWENTY HOURS THIRTY MINUTES
 CMA MEEKS TWO SIX HOURS CMA LONDON THREE ZERO HOURS FOUR FIVE MINUTES
 FOGGIA THREE FOUR HOURS FIVE FIVE MINUTES AND CAIRO FOUR ZERO FOURS PD
 AIRCRAFT WILL MAINTAIN COMMUNICATION WITH FOLLOWING ACS AIR GROUND
 STATIONS COLON HICKAM CMA SEATTLE PAREN KING CHARLIE JIG PAREN CMA
 ELMENDORF FIELD CMA LADD FIELD CMA BRISTOL TWO CAM BLUE WEST EIGHT CMA
 BLUE WEST ONE CMA MEEKS FIELD CMA ORLY FIELD CMA ROME AND CAIRO PD
 FREQUENCIES REQUIRED AT EACH STATION WILL BE FURNISHED BY SEPARATE MESSAGE
 PD AIRCRAFT WILL SEND POSITION REPORTS TWICE HOURLY PD HQ AIR FORCES
 WILL CONTACT THEATERS ALONG ROUTE OF FLIGHT AND ARRANGE AIR SEA RESCUE
 AND FLIGHT CONTROL DETAILS FOR EACH LEG OF FLIGHT PD REQUEST YOU CONTACT
 APPROPRIATE THEATER REPRESENTATIVE AND OBTAIN INSTRUCTIONS CONCERNING
 FORWARDING OF POSITIONS REPORTS RECEIVED FROM AIRCRAFT BY EACH ACS
 STATION DN INDOCTRINE STATION PERSONNEL ACCORDINGLY PD ARRANGE WITH
 THEATER OFFICERS TO SUPPLY ABOVE ACS STATIONS WITH APPROPRIATE WEATHER
 DATA PD ACKNOWLEDGE RECEIPT SUPPLY ABOVE ACS STATIONS WITH APPROPRIATE
 WEATHER DATA PD ACKNOWLEDGE RECEIPT UNQUOTE PD PARA NO PUBLICITY WILL
 BE GIVEN ON THIS FLIGHT UNTIL COMPLETION PD CONAS PD

BT

SENT DM BBB KKK

Handwritten notes:
 JEM 26/8
 MC 3/15 1340/13/17W
 CAV is informed to be on standby.
 ACK 16/7
 216
 15-1030

140A

From : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.
To : Italian Air Ministry.
Date : 15th July 1946.
Ref : AFSC/48/1/AIR.

MEDICAL TREATMENT OF RESCUED PERSONNEL.

139A

With reference to the above following information has been received from the Commanding Officer No 253 Air Sea Rescue Unit.

2. A medical orderly is included in the crew.
3. A complete first aid box plus splints, stretchers, blankets and hot water bottles were carried on each launch for the purpose of carrying out first aid treatment to rescued personnel.
4. It will be appreciated if the Air Ministry will inform this commission what, if anything is not at present available to fulfil this commitment.


for F. REID F/LT.
Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Commission.

139A

From: - Headquarters, No. 253 Air Sea Rescue Unit, R.A.F., C.M.F.

To : - Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

Date: - 10th. July 1946.

Ref : - 253ASR/16/3/MED.

134A

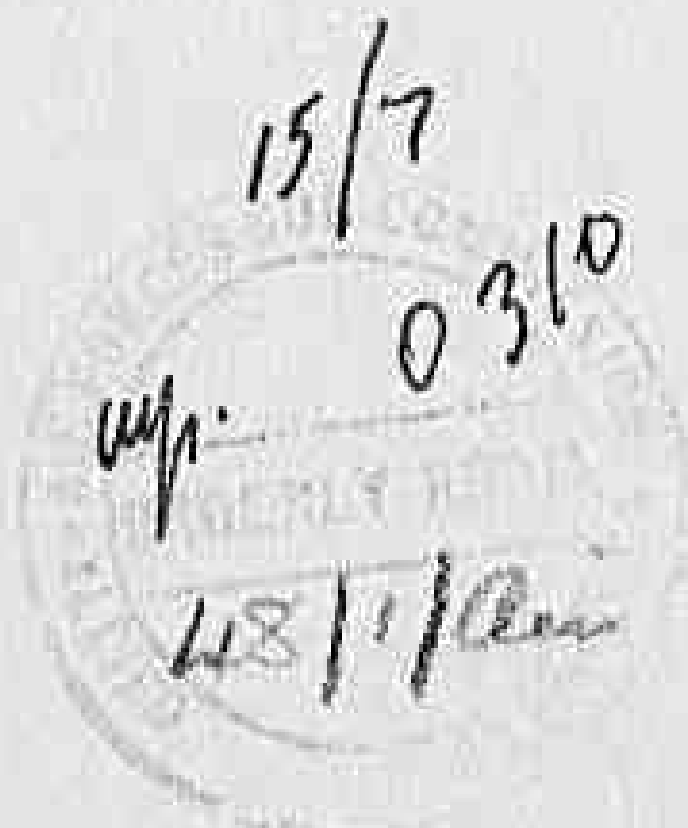
MEDICAL TREATMENT OF RESCUED PERSONNEL.

Reference is made to your letter AFSC/48/1/Air dated 26th. June, 1946.

2. A medical orderly is included in the crew of each launch.
3. A complete first aid box plus splints, stretchers, blankets and hot water bottles were carried on each launch for the purpose of carrying out first aid treatment to rescued personnel.

J. R. B. Bone

Flight Lieutenant, Commanding,
No. 253 Air Sea Rescue Unit,
R.A.F. C.M.F.



From: F/Lt. J.K. Jones, R.A.F. Liaison, C.A.V. Venice.

To : Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Milan.
(cc. to: -Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
Air Headquarters, R.A.F., Italy.)

Date: 1st. July 1946.

Ref : A.S.

C.A.V. VENICE-ACTIVITY REPORT

Herewith the above report for the fortnight ended 29th. June

1946.

Move of Seaplane Wing to Sant'Andrea

This base has been handed over to the Italian Navy, and it is anticipated that the seaplane Wing will be able to transfer from Treporti in two or three weeks' time. The delay is due to the fact that water and electricity supplies, and also telephone lines, have to be laid on.

Air/Sea Rescue

Two ASR exercises have been held during the period. It is the policy of the Liaison officer to go up on exercises at periodic intervals.

1st. Exercise - The main purpose of this exercise was to check the accuracy of the M/F D/F Stations. Four fixes were obtained, and when the bearings from Verona were ignored, an error of between 5-10 miles resulted. Verona's bearings proved completely inaccurate.

2nd. Exercise - A Cant 506 was instructed to drop a dinghy in a particular position in the Adriatic. A second Cant 506 was scrambled, given an alternative area to search, and later diverted to the correct area. The dinghy was not found, either by the second Cant or by the one which dropped it. We are of the opinion that the dinghy was stolen by one of the many fishing vessels seen in the area, as two D/F fixes placed the searching aircraft in approximately the correct position.

Arrangements have been made to have some duplicate copies prepared of the chart of mines in the Adriatic, in order that each ASR aircraft can carry one.

M/F D/F Stations

The Signals Officer here reports that of the three D/F stations used by the C.A.V., namely Bologna, Venezia and Verona, the latter two have an effective range of only 100 k.m. This would account for the inaccuracy of Verona



2

mentioned before. The Signals Officer has accordingly made application to have Venezia and Verona stations fitted with the same type of equipment as Bologna has in order to increase their effective range.

H/F D/F Station

A site has been chosen at Punta Sabbioni near Treporti for the Venice H/F/D/F station to be set up on frequency 4781 k.c.'s. The equipment for the station is being manufactured by "Telefunken", Venice. This firm states that they will have the station operating in 4-6 weeks' time. A check is being kept on their progress.

Personnel

The centre is now fully up to establishment in airmen, but the officers promised by the middle of this month have still not arrived. However the 2nd Z.A.T. Padova assures us that two officers are on their way from Taranto and will be here within a few days; *correct*

Accommodation

Representations were made to Col. Boccalatte, C.O. of the Lido airfield, about the cramped state of the Safety Centre, and he agreed to allocate two rooms for our use in place of the one small one we had been using. The move was made yesterday, and the wall-maps etc. are in process of being transferred.

Meteorology

Admiral Headquarters Italy
Daily forecasts are supplied to H.Q.D.A.F., Treviso; Campoformido, 654 A.O.P., and the Piper Cub detachment of the 88th; U.S. Infantry Division. Frequent route forecasts are also given to the same units.

Communications

1410
The most urgent need of the Safety Centre is a telephone amplifier. Application has been made for one "through the usual channels", but it would be appreciated if a hastener could be sent via A.F.S.C. and the Italian Air Ministry. The telephone-lines in the Venezia Giulia are generally very faint, and consequently some method of telephone amplification is essential for efficient working.

The use of the word "seccorso" for obtaining priority calls on Italian civilian and military lines has been arranged, and also the use of "aircraft safety" on British Military lines.

3

Overdue aircraft

No. of aircraft reported during fortnight.....6
 No. of such aircraft reported which originated in our area.....3
 No. of aircraft found in our area.....3
 No. traced by Centro Soccorso Centocelle.....3

Liaison Visits

Liaison visits were made during the period to the following units:-

- 1). H.Q.D.A.F. Operations-The Senior Controller(S/Lr. Pearson) expressed himself as being quite satisfied with the co-operation between the Safety Centre and H.Q.D.A.F. He stressed the fact that if communications were better, the services of the Safety Centre would no doubt be used more fully.
- 2). R.A.F. Station Treviso.
- 3). R.A.F. Station Campoformido. At both these stations the telephone position was again mentioned.
- 4). H.Q. 2nd A.T. Padova. (General Raffaelli and Colonel Lalatta). The work of the Safety Centre, its equipment and personnel needs etc. were discussed, and action has already been obtained on several matters.

Jack K. Jones.

F/Lt.

(JACK K. JONES)

R.A.F. Liaison Officer,
C.A.V. VENICE.

811

1786

785017

736A

From : P/Lt Masterson, R.A.F. Liaison Officer C.A.V. Milan

To : Air Forces Sub Commission, Rome,
Air Forces Sub Commission, Milan
A.R.C. Italy (for attention S/Ldr Bennett)

Date : 26th June 1946

Ref. : CMV/MI/3/2



LIAISON WITH I.A.F. - ACTIVITY REPORT

During the past month progress made at the Milan Safety Centre has been satisfactory, the Centre functions with a good degree of efficiency, and has coped well with all the demands made of its services. Many further improvements are desirable, and some of these are already in hand. The Italian watchkeeping officers are quite efficient, but need more practical experience, with the availability of more facilities, ie, launches, improved telephonic and wireless communications, and exercises with the Baltimore, this experience should be quickly gained, as these improvements will make the exercises far more comprehensive, and thus be of great value from an instructive point of view.

2. Since my last report an amplifier has been installed on the telephone switchboard, greatly assisting long distance telephone call additional lines to Genoa and Turin, and an extension to the Pisa line, to American operations are now available. A direct line to Venice is most desirable, and if the A.R.C. would approach the Ministry of Communications on this matter some success may be achieved, the heavy demand on lines between Milan and Bologna seem to be the main difficulty in preventing a tie up with Venice.

3. A wireless transmitter and receiver operated from the Safety Centre office, on 5622/5 /cs, has also been installed, enabling direct control of a/c, the receiver has sufficient coverage to enable it also to "listen in" when the a/c is working the H/F stations. In this connection the H/F station at La Spezia is also used as a W/T link when necessary. The H/F D/F station is not yet in operation, but further progress has been made, the snags are some minor troubles with the receiver, ie, faulty valves, and some trouble with the wiring. During the past week I paid personal visits to 357 H.U. and 306 H.U.S.U. and procured a complete spare set of valves and a spare head set. Two transmitters have been made serviceable, and the keying lines and power supplies are now in good order, also notice has just been received that two R.A.F. mechanics will be here to do the calibration in the near future.

710

1787

- 2 -

4. The two exercises that were carried out this month, indicate that with the installation of an additional M F D/F station at PORTO FINO, will enable adequate navigational facilities to be offered to all a/c in the area. A report of the exercises has been forwarded under separate cover.

5. The Baltimore a/c placed at the disposal of the safety organisation after undergoing minor overhauls, had its first test flight this evening. The flight was of twenty minutes duration, and good two way communication was established on 5622/ K/cn, it is hoped shortly to hold an exercise with the Baltimore, so far a fuel supply for the a/c had not been arranged, this has been to the attention of the appropriate authority and it is hoped the situation will be remedied in the very near future. Further it is suggested, that, as this a/c may be called upon to carry out search action over mountainous areas, not only in the Milan district but also long distances from Milan, and as its endurance is only three hours, it would greatly increase its effectiveness, if refuelling facilities were available for it, at Turin, Bologna, and Villa Franca (Verona) suggested quantities being sufficient petrol to completely refuel the a/c once, or twice.

69

J. C. Masterson

S.C. MASTERSON, F/Lt,

Plt Reid
Refuelling of a/c
at suggested points is
being arranged
and the Station Master
himself will arrange this
12.7.16

Plt Masterson at Major Gaggia 2 info of above
12/16
15/7
The Station Master's information is that the a/c is still in the area

1788

785017

135A
(T)

Handwritten notes:
R/R 2nd
...
...

Handwritten: 2/7



From : Air Sea Rescue Centre,
Centocelle Airport,

To : A.A.F. "Stato Maggiore", Rome,
Communications Directorate, Rome.

Date : 23 June, 1946.

Ref: 313/G7

Subject: Formation of Air Sea Rescue Sub-centres at Elmas, and Catania.
Proposed formation of a Subcentre at Spezia. R/T frequencies
for the Air Sea Rescue Service. Final organisation of the
Air Sea Rescue Central.

Due to the fact that in the very near future the above Sub-centres
will be handed over to the Italian Air Sea Rescue Service, I feel it my
duty to inform you of the following:

Handwritten: Note 1

1. As the question of finally organising the Air Sea Rescue Central
has not yet been solved almost all watch duties to be carried out by this
Central have had to be abandoned, i.e. listening in to real rescue missions
carried out by the peripheral Centres. The monitoring operations cannot
be easily carried out as the present position of the receiving apparatus is
too far away from the Central operations room. The Radio-telegraphist
personnel, although working with good will, have to be replaced continuously
as they have to carry out other duties. The unavailability of supplying
personnel to work permanently on R/T services of the Air Sea Rescue Organi-
sation hampers the possibility of forming a solid and permanently working
body which is an important factor in this organisation. As clearly pointed
out in its internationally acquired name "Air Sea Rescue Coordination Centre"
the control of rescue operation is the main duty of the Central. The position
would be completely unsolvable if the Sub-centres are constituted before
attempting to place the Central in a far more satisfactory working conditions.

Handwritten: Note 2

2. The constitution of the Air Sea Rescue Centre in Milan and Venice,
although two months have elapsed since their proposal, has not yet been
terminated. The position reported in Venice, where as from the 1st of May,
Major Bertotto and 2nd Lt. Brucitelli with the assistance of one airman,
are serving, is incredible. The Stato Maggiore is well aware of this
position. However up to this day it has not apparently been possible
to overcome the obstacles created by the Territorial Unit who were supposed
to eliminate these same obstacles. I was given to understand that the
British liason officer has had to contact the 2nd Z.A.T. Command and
personally point out the above complaints. I am of the opinion that in

708

order to avoid a similar situation in the Sub-centres at Elmas and Catania, we must endeavour first to direct all the personnel allocated to them to two Centres already in operation; for instance, Brindisi - Venice - or Milan, where the personnel would undergo a practical training. The personnel allotted must not be sent to the Central as they would learn a great deal of information which is unnecessary and also due to the shortage of space make it impossible to enforce any working order.

3. The forming up of the Sub-centres at Elmas and Catania makes it even more indispensable to obtain for the Air Sea Rescue Service, and R/T frequency and relative receiving and transmitting apparatus for the liason between the Central and the Air Sea Rescue Centres. These requirements already reported in the Brindisi-Venice- and Milan Centres, to obviate the continuous unserviceable conditions of the telephone lines, are vital for liason purpose with the Elmas and Catania Sub-Centres. The frequency required for this service must be independent to the frequency used for aircraft rescue traffic because otherwise we would have to interrupt the liason watches with the Centres themselves when actually this service must be maintained continuously at all costs. The undersigned is fully aware of the shortage of material and personnel but feels it his duty not to accept any charges which cannot be properly carried out.

4. As already foreseen before the functioning of the Milan Centre the communications between this Centre and the airborne ASR Aircraft over the Tyrenian are made difficult due to the long range. The Airforce Radio Station at La Spezia in order to maintain the liason service must effect "relays", therefore speeding up the communications. I propose to form up a Sub-Centre for rescue services at La Spezia under the control of the Milan Centre. The duties of each of the two centres will be divided as follows:

Milan Centre. All the present duties and in particular the organisation of the Mountain Rescue Service which is very important all along the Alpine frontier in the area under its jurisdiction, less the following duties: Sub-Centre at La Spezia to carry out rescue operations as instructed by the Milan Centre keeping in constant touch with the Naval Commands for both the receipt of news of interest to the rescue operations which they may supply, as well as the use or help of their naval and air craft for search and rescue operations. Liason with the C.C.R.R. Commands and the Finance Guards of the coastal area so that rescue news of interest can be passed amongst them. Close liason with its depending Centre in order to communicated all the news at hand and inform the Centre of the course of rescue operations.

5. Situation of the ASR Central: It appears that it has been decided to install the Central in an available building and lengthen this building by adding to it the barrack constructed recently for the local Aircraft Safety Centre. Regarding the number of buildings required I would like to

refer to the letters written on this subject in which the following were requested: one operations room - one room to install R/T receiving sets and telephone exchange - one secretary office - one office for the Chief of the service - one study office. In order to make any further decisions on the question of buildings it must be pointed out that the operations room, the room where the R/T apparatuses will be installed and the secretary room, must have intercommunicating doors to facilitate the work; the office of the chief of the service and the study office could be installed in a separate buildings of adequate size.

I would like to make it very clear that it is my definite wish that a proper installation be given to the Central in order to carry out its services. This because:

1. Only an adequate installation will influence the personnel to carry out its duties properly.
2. Their personnel that work in the Central are mostly officers and therefore must be given the same working conditions at least as comfortable as those enjoyed by the Senior N.C.O.s working with the C.A.V.
3. Up to this date the Central has been unable to prepare and deal accordingly with a third of the regulation documents which are necessary for the functioning of the Central and must therefore be absolutely provided for as soon as possible.

/s/ Colonel A.A.R.N. A. Del Monte.

Copy To: ELT RSD, AFSC, AQ, ROME

NOTES ✓ This question has been repeatedly put before the P.M. and it is believed that they, in their own slow way, are doing something about it. Several new sites are under consideration.

② The personnel situation which has never been really satisfactory has improved the last few days. Major Geyza of the P.M. states definitely that two officers have arrived in Venice.

③ The sub-centre is not considered necessary. It is thought that the squadron operations room and new R/F S/F at Genoa will bridge the gap.

④ A second common CAV. R frequency would be an advantage. Gen Reid will discuss the possibility of using a "local" frequency common to Malta + France when in Malta. Ref note 3 above - Information has been received this morning from J.A.M. that the R/F station will be installed at Genoa this week!!

Awkay sk. 1/7/46 H/1

CENTRALE DI SOCCORSO
AEROPORTO CENTOCELLE

Centocelle li 23/6/946

135A

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.
ALLA DIREZIONE COMUNICAZIONI

R O M A
R O M A

Prot N°...313/C7

Oggetto: Costituzione dei sottocentri Soccorso di Elmas e Catania.-Proposta costituzione di un sottocentro a Spezia.- Frequenze r.t. per il servizio Soccorso- Sistemazione Centrale Soccorso.-

Poiché tra qualche tempo dovranno essere passati al Servizio Italiano di Soccorso i Sottocentri cui trattasi, lo Scrivente ritiene suo dovere segnalare:

- 1) La non risolta questione della sistemazione della Centrale ha imposto il quasi abbandono della sorveglianza da parte di questa sulle esercitazioni e missioni reali di soccorso svolte dai Centri periferici. Tale sorveglianza non può essere agevolmente svolta per l'attuale sistemazione dell'apparato ricevente lontano dalla scala operazioni della Centrale e con personale radiotelegrafista che pur lavorando con buona volontà deve assicurare altre mansioni e muta continuamente. Il non poter disporre di personale fisso per il servizio r.t. del soccorso non consente la formazione in esso di quel senso di solidarietà umana e di abnegazione tanto necessari in questo servizio. Il controllo delle operazioni di soccorso dovrebbe essere il compito base della Centrale come è stato fatto così bene risultare nel suo nome internazionale: "Centro Coordinamento Soccorso". Tale stato di cose diverrebbe insanabile qualora si costituissero i Sotto Centri cui trattasi, prima che la Centrale venga messa in condizioni di poter decentemente funzionare.
- 2) La fase di costituzione dei Centri di Soccorso di Milano e Venezia, a circa 2 mesi dalla loro creazione, non è ancora terminata. La situazione che si protrae a Venezia ove prestano servizio dal 1° Maggio il Maggiore Bertotto ed il S.Tenente Brugiattellà con l'assistenza di un solo aviere e della quale l'ufficio di S.M. conosce tutti i particolari, è quasi incredibile; ciò nonostante sino ad oggi non è stato apparentemente possibile superare gli ostacoli frapposti dall'Ente Territoriale che avrebbe dovuto eliminare gli ostacoli stessi. Risulta allo scrivente che lo stesso Ufficiale Inglese di collegamento ha dovuto recarsi al Comando della 2° Z.A.T. per rappresentare di persona le lagnanze del caso. Lo scrivente ritiene che nei Sottocentri di Elmas e Catania per evitare il ripetersi di una situazione analoga nei Sottocentri di Elmas e Catania si dovrebbe prima fare affluire tutto il personale ad essi destinato in due Centri già funzionanti, ad esempio/: Brindisi+Venezia o Milano ove, subirebbero un tirocinio pratico. Il personale cui trattasi non dovrebbe essere inviato presso la Centrale perché ivi apprenderebbe molto di quello che non va fatto e che manca di spazio e quindi di possibilità di ordine obbligano a fare. //.

7./.

2°

- 3) La costituzione dei ~~Centri~~ Sotto Centri di Elmas e di Catania rende ancora più indispensabile la disponibilità per il Servizio di Soccorso di una frequenza R.T. e dei relativi apparati riceventi-trasmittenti per il collegamento tra la Centrale e i Centri Soccorso. Tale necessità, già sentita nei riguardi dei Centri di Brindisi, Venezia e Milano per ovviare alle continue inefficienze delle linee telefoniche, diviene vitale per i collegamenti con i Sottocentri di Elmas e di Catania. Lo scrivente segnala come la frequenza occorrente per tale servizio deve essere indipendente da quella del traffico da e per i velivoli di soccorso, perché altrimenti dovrebbe interrompere il collegamento con i Centri proprio quando tale collegamento deve poter essere continuo e tempestivo. Lo scrivente conosce le strettezze di materiale e personale che sono d'ostacolo, ma ritiene suo dovere non assumere impegni che non possono essere onestamente mantenuti.
- 4) Come già previsto prima dell'entrata in servizio del Centro di Milano, le comunicazioni tra questo ed i velivoli di soccorso in volo, nel Tirreno, sono rese, difficili dalla distanza, per cui per mantenere il collegamento la stazione radio d'aeronautica di La Spezia deve fare da "relais" con quale guadagno nella celerità delle comunicazioni si può comprendere. Lo scrivente pertanto propone, la costituzione di un Sotto Centro di Soccorso a La Spezia alle dipendenze del Centro di Milano. - I compiti dei due organi dovrebbero essere così ripartiti:
CENTRO DI MILANO: tutti i compiti attuali ed in particolare la organizzazione del Soccorso in montagna che è particolarmente importante in tutto il tratto della frontiera alpina compresa nella sua giurisdizione, meno i compiti che si indicano quali attribuzioni particolari del:
SOTTOCENTRO DELLA SPEZIA: condotta delle operazioni di soccorso sulla base degli ordini impartiti dal Centro di Milano a stretto collegamento con i Comandi della Marina sia per l'afflusso delle notizie interessanti il soccorso che essi possono fornire, che per l'impiego o collaborazione dei loro mezzi alle operazioni di ricerca e soccorso. Collegamento con i Comandi del C.C.R.R. e della Guardia di Finanza della zona costiera per assicurare l'afflusso delle notizie interessanti il soccorso di cui essi possono venire a conoscenza. Stretto collegamento con il Centro da cui dipende per la comunicazione delle notizie che venissero a sua conoscenza e per informarlo dell'andamento delle operazioni di soccorso.
- 5) SITUAZIONE DELLA CENTRALE SOCCORSO. Sembrerebbe sia stata decisa la sistemazione della Centrale in un locale ottenibile con lo allungamento della nuova baracca eretta in questi giorni per la locale Centrale Assistenza al Volo. Lo scrivente, circa il numero dei locali necessari, si richiama alle lettere già scritte in proposito e nelle quali specificava occorrere: I sala operazioni - I sala apparati R.T. riceventi e centralino telefonico - I Ufficio Segreteria - I Ufficio del Capo Servizio - I Ufficio Studi. Perché possa essere deciso opportuna

7././.

/././:

3°

mente circa i locali si segnala che la sala operazioni, la sala apparati R.T. e la segreteria debbono essere intercomunicanti per intuitive ragioni di lavoro; l'Ufficio del Capo Servizio e l'Ufficio Studi possono essere sistemati in un solo locale di adeguate dimensioni.

Lo Scrivente tiene inoltre a chiarire che è suo tenace desiderio che alla Centrale sia data una sistemazione confacente alla necessità del servizio:

1) perché solo una sistemazione adeguata invoglia il personale ad adempiere bene ai suoi doveri.

2) perché il personale che lavora nella Centrale è in maggioranza costituito da Ufficiali i quali debbono essere messi in condizioni di lavoro decorose almeno pari a quelle dei Sottufficiali della C.A.V.-

3) perché a ~~tuttoggi~~ tutt'oggi la Centrale non ha potuto allestire e disporre convenientemente nemmeno un terzo dei documenti informativi di cui abbisogna per rapida esecuzione dei suoi compiti ed a ciò deve essere assolutamente provveduto.

IL CAPO DEL SERVIZIO SOCCORSO

(Colonnello A.A.M. - A. De Mottis)

Colonnello A.A.M. - A. De Mottis

AL CAPITANO REID UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
con l'A.F.S.C.

R O M A
=====

1794

134 H

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

To : F/Lt. O'Bryan, O.C. 253A.S.R.U.
c/o 1 Base Area, R.A.F., C.M.F.

Date: 26th June 1946.

Ref : AFSC/48/1/Air.

MEDICAL TREATMENT OF RESCUED PERSONNEL

So that Italian personnel may be trained and equipment brought up to scale, it would be appreciated if you could inform this commission how many personnel with medical training are included in the crew of each launch and also how much, if any, medical equipment will be required before the launches can handle injured personnel.

Many thanks for the reception of the delegation last Monday.

Good
18/6/46

my 20/6

F. REID F/LT.
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

133A
(t)

FROM : STATO MAGGIOR E. AIR FORCE
1ST SECTION, AND AIRCRAFT FLYING ASSISTANCE, ROME
TO : ITALIAN AIR MINISTRY
THE MINISTER'S CABINET ROME
Copy to:- Italian Air Ministry,
Communications Section, Rome
Central Office of Aircraft Flying Assistance, Centocelle.
AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME

DATE : 12TH JUNE 1948

REF : 102731/C/2152 Coll.

INTER-ALLIED MEETING ON THE
ITALIAN AIR SAFETY ORGANIZATION

The Italian Aircraft Safety Organization has been recently set up. The organization was gradually handed over to us by the Allies since the closing down of all Allied Aircraft Safety Centres in Italy. These centres controlled, from a safety point of view, all air traffic over Italian territory and adjacent seas.

The Aircraft Safety Service was therefore created and will be carried out by the Aircraft Safety Center at Centocelle and the Aircraft Safety Centres in Venice, Milan and Brindisi. Aircraft Safety Centres are also being formed in Sicily and Sardinia.

We enclose herewith for your information copy of circular letter No. 410595 dated 10th April 1948 from the Communications Directorate, containing all regulations regarding the constitution of the Center and the Centres of Aircraft Safety Organization.

As contained in the enclosure mentioned above, the Aircraft Safety Centres will make use of the Electric Radio Service net of the C.A.V. and direct telephone lines linking up the Centres between them and all the Italian Air Force and Naval Units and squadrons. Furthermore they have to be in direct contact with the Civil Authorities, Carabinieri and the R. Finance Guards for all information which may be requested or received regarding aircraft or ships in distress news of which are not at hand.

The National Rescue Organization is established on the general principles pointed out in the International conferences on the Air Navigation held lately with the purpose of perfecting and unifying according to a world-wide scheme the whole aeronautic organization and collaborating for the development and modernizing of all the methods and systems meant to render the air navigation and every activity connected with it, as safe as possible.

DATE : 12TH JUNE 1948

REF : 102731/C/4169 Coll.

INTERNATIONAL MEETING ON THE
ITALIAN AIR SAFETY ORGANIZATION

The Italian Aircraft Safety Organization has been recently set up. The organization was gradually handed over to us by the Allies since the closing down of all Allied Aircraft Safety Centres in Italy. These centres controlled, from a safety point of view, all air traffic over Italian territory and adjacent seas.

The Aircraft Safety Service was therefore created and will be carried out by the Aircraft Safety Center at Centocelle and the Aircraft Safety Centres in Venice, Milan and Brindisi. Aircraft Safety Centres are also being formed in Sicily and Sardinia.

We enclose herewith for your information copy of circular letter No. 410595 dated 10th April 1948 from the Communications Directorate, containing all regulations regarding the constitution of the Center and the Centres of Aircraft Safety Organization.

As contained in the enclosure mentioned above, the Aircraft Safety Centres will make use of the Electric Radio Service net of the C.A.V. and direct telephone lines linking up the Centres between them and all the Italian Air Force and Naval Units and squadrons. Furthermore they have to be in direct contact with the Civil Authorities, Carabinieri and the R. Finance Guards for all information which may be requested or received regarding aircraft or ships in distress news of which are not at hand.

The National Rescue Organization is established on the general principles pointed out in the International conferences on the Air Navigation held lately with the purpose of perfecting and unifying according to a world-wide scheme the whole aeronautic organization and collaborating for the development and modernizing of all the methods and systems meant to render the air navigation and every activity connected with it, as safe as possible.

It is foreseen that the Italian Rescue Organization, although directing its activity mainly to the air sea rescue, may in exceptional cases, intervene for exigencies of distress having national character and bring its contribution in all those circumstances for which the immediate use of air, sea and land means is indispensable for the rescue of human lives.

V.g. & conf. *5/6 M*
27/6
10/8 27/6



301

- 2 -

In one of the recent cases, it was shown that communications with auxiliary air Bodies (Navy excluded) are not being properly regulated, since they have not received detailed instructions on the importance of the service and for lack of precise instructions on the methods to follow telephone and telegraph priorities, etc. The delay in information is thereby caused, which however, for the particular nature of the service, requires the utmost speed.

For the purpose to illustrate more clearly the duties and the tasks of the Rescue Organization and make arrangements for a closer and more disciplined collaboration with the interested Bodies, it is intention of this Stato Maggiore, in conjunction with the Allied Commission, A.E.B.C. to hold at the earliest possible a meeting of the Representatives of the Navy, Army, Carabinieri, Guards of Finance, Ministry of the Interior and Ministry of Communications, C.A.I. and A.E.B.C.

The mentioned meeting will be held on 24th June in the Air Ministry (Meeting Hall, P.M.) of the Stato Maggiore, at 10 hrs. Will your Cabinet see that the General Commander of the Carabinieri, the Commander of the Guards of Finance, the Ministry of the Interior, the Ministry of Communications and the C.A.I. be asked to take part of this meeting while the undersigned will send invitation to the Stato Maggiore of the R. Army, Navy, A.E.B.C.

The order of the day of the meeting will be the following:-

- 1) Duties and powers of the International Organization of the Air Rescue;
- 2) Air Rescue in Italy;
- 3) Rescue Centers;
- 4) The communication net for the Rescue Service;
- 5) Procedure to follow for information and news concerning the Rescue;
- 6) Telegraph and telephone priorities;
- 7) Distribution of rules.

The Bodies concerned will be asked to report their own respective fields, on the subjects specified below:-

Means:- Rescue launches that can take part in Rescues. Type and details (speed, capacity);
 Readiness for use (time interval required between the communication and action);
 Allocation;
 Semaphores;
 News reporting; (Bodies to contact, telephone, telegraph and radiotelegraph communications);
 Signalling of ships on high seas;
 Service on 500 Kc/s - Regulations and hours of service;
 Possibilities of larger scale activities.

R. Army Mountainous zones in which the intervention of the R. Army

tasks of the Rescue Organization and make arrangements for the rescue of more disciplined collaboration with the interested Bodies, it is intention of this Stato Maggiore, in conjunction with the Allied Commission, A.T.S.C. to hold at the earliest possible a meeting of the Representatives of the Navy, Army, Carabinieri, Guards of Finance, Ministry of the Interior and Ministry of Communications, C.A.I. and A.T.S.C.

The mentioned meeting will be held on 24th June in the Air Ministry (Meeting Hall, P.I.) of the Stato Maggiore, at 10 hrs. With your Cabinet see that the General Commander of the Carabinieri, the Commander of the Guards of Finance, the Ministry of the Interior, the Ministry of Communications and the C.A.I. be asked to take part of this meeting while the undersigned will send invitation to the Stato Maggiore of the R. Army, Navy, A.T.S.C.

The order of the day of the meeting will be the following:-

- 1) Duties and powers of the International Organization of the Air Rescue;
- 2) Air Rescue in Italy;
- 3) Rescue Centers;
- 4) The communication net for the Rescue Service;
- 5) Procedure to follow for information and news concerning the Rescue;
- 6) Telephone and telegraph priorities;
- 7) Distribution of rules.

The Bodies concerned will be asked to report their own respective fields on the subjects specified below:-

R. Navy

Theme:-

Rescue launches that can take part in Rescues. Type and details (speed, capacity);
 Readiness for use (time interval required between the communication and action;
 Allocation;
 Sonarphores;
 News reporting; (Bodies to contact, telephone, telegraph and radiotelegraph communications;
 Signalling of ships on high seas;
 Service on 500 Kc/s - Regulations and hours of service,
 Possibilities of larger scale activities.

R. Army Mountainous zones in which the intervention of the R. Army may be requested;

Bodies and Commands to contact;

News reporting;

Telephone and telegraph communications;

Regulations for use.

- 3 -

COMMUNICATIONS AND RELATIONS OF THE ITALIAN:

- News reports;
- Liaison with the Prefectures and Communes;
- Priorities.

STATUS OF ITALIAN:

- News reports;
- Status in contact;
- Possibility of direct intervention on the Alpine frontier zones.

STATUS OF COMMUNICATIONS:

- News reports;
- Telephones and telegraph priorities;
- Telegraph and telephone privileges;

STATUS OF ALPINE ZONE:

Information on the organization of the rescue squads, guides and searchers and possibility of collaboration with the rescue service in mountains.

THE NAME OF THE STATE LAGGIORE

/s/ Almond Cat

G/v

UFFICIO MAGGIORE DI AERONAUTICA

10 MAR 1946

Sezione Aeronautica Roma

133A

Roma li 12 GIU 1946

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Gabinetto del Ministro -

= S E DE =

e p.c.

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Direzione delle Comunicazioni - S E D 3 -

ALLA CENTRALE SOCCORSO

= CENTOCCELLI

Prot.n. 10273/c/2184 *22-46*

ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION

Allied Commission

= R O M A =

OGGETTO: Riunione interministeriale per la
organizzazione del Soccorso Aereo Italiano.-

E' di recente costituzione, l'organizzazione italiana del Soccorso Aereo. Detta organizzazione ci è stata gradualmente trasmessa dagli Alleati i quali hanno chiuso in Italia gli Aircraft Safety Centres (Centri Sicurezza del Volo) mediante cui controllavano dal punto di vista della sicurezza, il traffico aereo sul territorio italiano e mari adiacenti.-

E' sorto pertanto il Servizio Soccorso Aereo che esplica le sue funzioni tramite la Centrale Soccorso di Centocelle ed i Centri Soccorso di Venezia, Milano e Brindisi. Sono in corso di costituzione i Centri di Soccorso per la Sicilia e la Sardegna.-

A titolo illustrativo si trasmette in allegato, copia della circolare n° 410595 della Direzione Comunicazioni in data 10 aprile 1946, la quale comprende tutte le norme relative alla Costituzione della Centrale e dei Centri Soccorso.-

Come può essere rilevato dall'allegato summenzionato, i Centri Soccorso si avvalgono della rete del Servizio Radio Elettrico delle C.A.V. e di linee telefoniche dirette che li collegano tra di loro e con tutti gli Enti e Reparti della R.A. e R.M.- Inoltre essi devono mantenersi in diretto contatto con le Autorità Civili, con i R.R.CC.

OGGETTO: Riunione interministeriale per la organizzazione del Soccorso Aereo Italiano.-

E' di recente costituzione, l'organizzazione italiana del Soccorso Aereo. Detta organizzazione ci è stata gradualmente trasmessa dagli Alleati i quali hanno chiuso in Italia gli Aircraft Safety Centres (Centri Sicurezza del Volo) mediante cui controllavano dal punto di vista della sicurezza, il traffico aereo sul territorio italiano e mari adiacenti.-

E' certo pertanto il Servizio Soccorso Aereo che applica le sue funzioni tramite la Centrale Soccorso di Centocelle ed i Centri Soccorso di Venezia, Milano e Brindisi. Sono in corso di costituzione i Centri di Soccorso per la Sicilia e la Sardegna.-

A titolo illustrativo si trasmette in allegato, copia della circolare n° 410595 della Direzione Comunicazioni in data 10 aprile 1946, la quale comprende tutte le norme relative alla Costituzione della Centrale e dei Centri Soccorso.-

Come può essere rilevato dall'allegato summenzionato, i Centri Soccorso si avvalgono della rete del Servizio Radio Elettrico delle C.A.V. e di linee telefoniche dirette che li collegano tra di loro e con tutti gli Enti e Reparti della R.A. e R.M.- Inoltre essi devono mantenere in diretto contatto con le Autorità Civili, con i R.R.CC. e R.Guardia di Finanza, per tutte le informazioni che possono essere richieste e pervenire, relative ad aerei sinistrati o navi pericolanti o di cui manchino notizie.

L'organizzazione nazionale del soccorso è impostata sui principi informativi risultati dalle Conferenze Internazionali sulla Navigazione Aerea tenutesi recentemente allo scopo di perfezionare ed unificare

./.

ficare secondo un piano mondiale tutta la regolamentazione aeronautica e collaborare per lo sviluppo ed aggiornamento di tutti i metodi e sistemi intesi a rendere la navigazione aerea e tutto quanto vi è connesso, più sicuro possibile.

E' previsto che l'organizzazione italiana del Soccorso, pur specializzando le sue attività essenzialmente sul soccorso aereo navale, possa occasionalmente intervenire per esigenze a carattere di calamità nazionale e portare il suo contributo in tutte quelle circostanze ove sia indispensabile un intervento rapido di mezzi aerei, marittimi e terrestri per il salvataggio di vite umane.

Nel caso della recente esperienza è risultato che le comunicazioni con gli Enti extra aeronautici (fatta esclusione per la Marina) non sono opportunamente disciplinate, per non essere essi sufficientemente raggiunti sull'importanza del Servizio e per mancanza di precise istruzioni circa le vie da seguire, procedure telefoniche e telegrafiche, ecc. Questo fatto provoca di conseguenza notevoli ritardi nelle informazioni, che per lo specifico carattere del Servizio, richiedono invece la massima celerità.

Alla scopo di illustrare meglio i compiti e le funzioni dell'organizzazione del Soccorso e prendere accordi per una più stretta e disciplinata collaborazione con gli Enti direttamente interessati, è intenzione di questo Stato Maggiore, d'accordo con la Commissione aerea, di sottocommissione per le Forze Aeree, di indire quanto prima una riunione dei rappresentanti della Marina, Esercito, Carabinieri, Guardia di Finanza, Ministero degli Interni e Ministero delle Comunicazioni, C.A.I. ed A.F.S.C.

Detta riunione avrà luogo il giorno 24 giugno prossimo venturo presso il Ministero dell'Aeronautica, Sala Riunioni (P.II°)

vi è connesso, più sicuro possibile.-

E' previsto che l'organizzazione italiana del Soccorso, pur polarizzando le sue attività essenzialmente sul soccorso aereo navale, possa occasionalmente intervenire per esigenze a carattere di emergenza nazionale e portare il suo contributo in tutte quelle circostanze ove sia indispensabile un intervento rapido di mezzi aerei, marittimi e terrestri per il salvataggio di vite umane.-

Nel caso della recente esperienza è risultato che la collaborazione con gli Enti extra aeronautici (fatta esclusione per la Marina) non sono opportunamente disciplinate, per non essere essi sufficientemente ragguagliati sull'importanza del Servizio e per mancanza di precise istruzioni circa le vie da seguire, procedure telefoniche e telegrafiche, ecc. Questo fatto provoca di conseguenza notevoli ritardi nelle informazioni, che per lo specifico carattere del Servizio, richiedono invece la massima celerità.-

Alle scopo di illustrare meglio i compiti e le funzioni dell'Organizzazione del Soccorso e prendere accordi per una più stretta e disciplinata collaborazione con gli Enti direttamente interessati, è intenzione di questo Stato Maggiore, d'accordo con la Commissione Nazionale, sottocommissione per le Forze Aeree, di indire quanto prima una riunione dei rappresentanti della Marina, Esercito, Carabinieri, Guardia di Finanza, Ministero degli Interni e Ministero delle Comunicazioni, C.A.I., ed A.F.S.C.-

Detta riunione avrà luogo il giorno 24 giugno prossimo venturo presso il Ministero dell'Aeronautica, Sala Riunioni (P.II°) delle Stato Maggiore, alle ore 10,00.-

Gedeste Gabinetto è pregato di notificare al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, al C.O. Guardia di Finanza, al Ministero degli Interni, al Ministero delle Comunicazioni ed al C.A.I., l'invito di cui sopra, mentre le scrivente provvederà direttamente a trasmettere l'invito allo S.M. dell'Esercito, della Marina, e A.F.S.C.

697

L'ordine del giorno della riunione sarà, il seguente:

1°- Illustrazione delle attribuzioni e compiti dell'Organizzazione Internazionale del Soccorso Aereo.-

2°- Il Soccorso Aereo in Italia.

3°- I Centri Soccorso.

4°- La rete dei collegamenti e disposizione del Servizio Soccorso.

5°- Procedure da seguire per informazioni e notizie riguardanti il Soccorso.

6°- Precedenza telegrafiche e telefoniche.

7°- Diffusione delle norme.

Gli Enti interpellati saranno invitati a riferire, ognuno per la parte di propria competenza, sugli argomenti più sotto specificati.

R. Marina-

Mezzi - Mezzi marini che possono collaborare al Soccorso. Tipo e caratteristiche (velocità, autonomia).

- Pretese d'impiego (intervallo di tempo richiesto dalla comunicazione all'intervento).

- Dislocazione.

- Semafori.

- Avviamento delle informazioni (Enti con cui prendere contatti, comunicazioni telefoniche, telegrafiche, radiotelegrafiche).

- Segnalazione delle navi in alto mare.

- Servizio su 500 Kc/sec.- Norme e ore di servizio; possibilità di ampliamento.

2°- Il Soccorso Aereo in Italia.

3°- I Centri Soccorso.

4°- La rete dei collegamenti e disposizione del Servizio Soccorso.

5°- Procedure da seguire per informazioni e notizie riguardanti il Soccorso.

6°- Precedenza telegrafiche e telefoniche.

7°- Diffusione delle norme.

Gli Enti interpellati saranno invitati a riferire, ognuno per la parte di propria competenza, sugli argomenti più atto specificati.

R. Marina-

Mezzi - Mezzi marini che possono collaborare al Soccorso. Tipo e caratteristiche (velocità, autonomia).

- Prontezza d'impiego (intervallo di tempo richiesto dalla comunicazione all'intervento).

- Diafocazione.

- Sonafari.

- Avviamento delle informazioni (Enti con cui prendere contatto, comunicazioni telefoniche, telegrafiche, radiotelegrafiche).

- Segnalazione delle navi in alto mare.

- Servizio su 500 Kc/sec. - Norme e ore di servizio; possibilità di ampliamento.

R. Esercito-

- Zone montane nelle quali può essere richiesto l'intervento di Reparti del R. Esercito. -

- Enti e Comandi con cui prendere contatto.

- Avviamento delle informazioni.

- Comunicazioni telefoniche, telegrafiche, radiotelegrafiche.

- Modalità di impiego.-

Carabinieri e Ministero degli Interni.

- Avviamento delle informazioni.
- Collegamento con le Prefetture e Comuni.
- Precedenze.

Guardia di Finanza.

- Avviamento delle informazioni.
- Dati con cui prendere contatto.
- Possibilità di diretto intervento sulle zone ^{frontiere} di confine di frontiera.

Ministero Comunicazioni.

- Istradamento delle comunicazioni.
- Precedenze telefoniche e telegrafiche.
- Franchigie telegrafiche e telefoniche.

Centre Applinistico Italiano.

- Informazioni sull'organizzazione delle squadre soccorso, guide e rifugi e possibilità di collaborazione per il soccorso in montagna.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

1/5. Amm. col

PER COPIA CONFORME
IL CAPO DEL 1° REPARTO
(Gen. Col. A. A. A. - EL. M. G. G. G.)

1/5. Amm. col

- Avvicinamento delle informazioni.
 - Collagamento con le Prefetture e Comuni.
 - Precedenze.
- Guardia di Finanze.
- Avvicinamento delle informazioni.
 - Enti con cui prendere contatto.
 - Possibilità di dirette interventi sulle zone Alpine di confine di frontiera.

Ministero Comunicazioni.

- Istradamento delle comunicazioni.
- Precedenze telefoniche e telegrafiche.
- Prerogative telegrafiche e telefoniche.

Centro Anlinistico Italiano.

- Informazioni sull'organizzazione delle squadre soccorso, guide e rifugi e possibilità di collaborazione per il soccorso in montagna.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

1.5.1.1. Disposizione col

PER COPIA CONFORME
IL CAPO DEL 1° DIPARTITO
(Gen. Col. Adm. - pit. Maria Corina)

[Signature]



092

~~090~~

1305

132A

From : F/Lt Westerson, RAP Liaison Officer CAV Milan
 To : Air Forces Sub Commission, Milan,
 Air Forces Sub Commission, Rome ✓
 A.M.S. Italy



Date : 21st June 1946
 Ref. : CAV/MI/1/2/

SEAPLANE EXERCISE BY CANT 193U - BASE LA SPERIA

This morning a seaplane exercise was carried out by CAV Milan - using a seaplane from La Spesia. One of the main objects of the exercise was to find a means of improving the communications for finding purposes, with this end in view, instructions were given for the aircraft to carry out a parallel search over a given area, flying at a height of 500 metres on each leg of the search, and maintaining contact on 5622-5 Kc/s, Milan being main control station on this frequency, but La Spesia acting as W/T link when necessary, but at each turning point a/c was to climb to 1500 metres, change to 333-5 Kc/s and obtain a fix.

A diagram is enclosed showing area covered, courses flown, and relative positions of fixing points and W/T stations.

2. The W/T at Pisa was unfortunately u/s, and the station at Bologna was very active with normal traffic, so that Milan and Turin only were available for the exercise. In spite of the extra height the net results were still very poor, only one fix being obtained and that not a very reliable one. Reports from La Spesia indicate, that, this may have been due to the fact that the a/c W/T equipment was not functioning with maximum efficiency. The results obtained at each turning point were as follows:-

- 1st Point (Vianeggio) nothing was heard.
- 2nd Point Milan and Turin both received a/c strength one minus - to weak to D/P
- 3rd Point same as for No.2
- 4th Point same results as No. 2 & 3
- 5th Point Turin strength one - Milan heard nothing
- 6th Point Turin and Milan both received strength one, but none - sed to set bearings
- Milan 180° Turin 140° Fix 43° 33' N. 09° 10' E

Below is an extract from the log covering whole time a/c was

A/B.

0904 passed order for A/C to take off from La Spesia
 0904 none informed

This morning a seaplane exercise was carried out by CAV Milan - using a seaplane from La Spezia. One of the main objects of the exercise was to find a means of improving the communications for fixing purposes, with this end in view, instructions were given for the aircraft to carry out a parallel search over a given area, flying at a height of 500 metres on each leg of the search, and maintaining contact on 5622-5 Kc/s, Milan being main control station on this frequency, but La Spezia acting as I/T link when necessary, but at each turning point a/c was to climb to 1500 metres, change to 333-5 Kc/s and obtain a fix.

A diagram is enclosed showing area covered, courses flown, and relative positions of fixing points and W/T stations.

2. The NE/SE at Pisa was unfortunately u/s, and the station at Bologna was very active with normal traffic, so that Milan and Turin only were available for the exercise. In spite of the extra height the net results were still very poor, only one fix being obtained and that not a very reliable one. Reports from La Spezia indicate, that, this may have been due to the fact that the a/c W/T equipment was not functioning with maximum efficiency. The results obtained at each turning point were as follows:-

- 1st Point (Viareggio) nothing was heard.
- 2nd Point Milan and Turin both received a/c strength one minus - to weak to D/T
- 3rd Point same as for No. 2
- 4th Point same results as No. 2 & 3
- 5th Point Turin strength one - Milan heard nothing
- 6th Point Turin and Milan both received strength one, but none - sed to get bearings
- Milan 180° Turin 140° Fix 43° 35' N. 09° 10' E

Below is an extract from the log covering whole time a/c was

A/B.

- 0904 passed order for A/C to take off from La Spezia
- 0904 none informed
- 0916 A/C Airborne
- 0922 A/C gives E.T.A. Viareggio 0930 (through La Spezia acting as W/T link)
- 0934 A/C over Viareggio changes to 333 Kc/s
- 0946 A/C transmitting on 333 Kc/s Milan - Turin unable to receive
- 0957 La Spezia signals A/C to send message (on HF)
- 0901 A/C signals that it is leaving Viareggio at 0945 and will arrive at 2nd point at 1013
- 1005 Milan signals A/C to cruise at 1500 metres at points agreed for fixing
- 1017 La Spezia signals that A/C was over 2nd point at 1005 and is

| | |
|------|---|
| 1025 | passing to 333 Kc/s |
| 1030 | Milan contacts A/C on 333 Kc/s unable to take bearing |
| 1038 | A/C signals its position as 43° 50' N 08° 47' E |
| 1042 | A/C signals that it is changing to HF |
| 1051 | In Spezia signals A/C that she is receiving A/C strength I |
| 1052 | A/C signals La Spezia that it left point 3 at 1043 and will |
| 1058 | reach point 4 at 1110 following course 67 |
| 1060 | La Spezia signals A/C to shorten wave length |
| 1107 | " " " " " " |
| 1113 | La Spezia signals that power station is u/s - La Spezia starts emergency power motor |
| 1135 | Turin signals that A/C gave following position at 1107: 45° 44' N 10° 15' E and is changing to 333 Kc/s |
| 1140 | A/C changing to 333 Kc/s Milan and Turin unable to get bearings |
| 1149 | La Spezia signals that at 1134 A/C left point 4 6° 180° and will reach point 5 at 1137 |
| 1154 | A/C changed to 333 Kc/s Turin obtains bearing at 126° Milan unable to hear A/C |
| 1215 | A/C changes to 5622.5 Kc/s |
| 1226 | A/C signals that it left point 5 steering 267° at 1153, is over cloud, and will reach point 6 at 1210 |
| 1232 | A/C gives position 43° 35' N 09° 15' E and passes to 333 Kc/s |
| 1235 | A/C changes to 333 Kc/s |
| 1244 | Turin 140° and Milan 180° fix 43° 35' N 09° 10' E |
| 1305 | A/C returning to base and gives E.T.A. 1256 |
| | A/C lands at base. |



L. P. Norton

B. C. MASTERSON, F.R.S.

Ref m/f D/F at Genoa.

The trial installation of this facility was promised by Lt Col de Vincente as you know. But he has been away to a conference in Paris but should be back on Monday. It has been impossible in his absence to obtain any sense from the JAG in the matter.

1058 Ia Spezia signals that power station is u/s - Ia Spezia starts
 1000 emergency power motor
 1107 Turin signals that A/C gave following position at 1107: 45°44'N
 1113 10°15'E and is changing to 333 Kc/s
 1135 A/C changing to 333 Kc/s Milan and Turin unable to get bearings
 1140 Ia Spezia signals that at 1134 A/C left point 4 6° 180° and
 will reach point 5 at 1137
 1149 A/C changed to 333 Kc/s Turin obtains bearing at 126° Milan
 unable to hear a/c.
 1154 A/C changes to 5622.5 Kc/s
 215 A/C signals that it left point 5 steering 267° at 1153, is over
 cloud, and will reach point 6 at 1218
 1226 A/C gives position 43° 35'N 09°15'E and passes to 333 Kc/s
 1232 A/C changes to 333 Kc/s
 1235 Turin 140° and Milan 180° fix 43-35'N 0910E
 1244 A/C returning to base and gives S.T.A. 1256.
 1305 A/C lands at base.

R. 12/6

S. J. Masterson, P/Lt.

Ref M/K D/F at Genoa.

The trial installation of this facility was promised by L/Cdr Le Vincente as you know. But he has been away to a conference in Paris but should be back on Monday. It has been impossible in his absence to obtain any sense from the J.A.M. in the matter. I will contact de V. as soon as he is available.

24-6-46

W. J. S. P.

68:

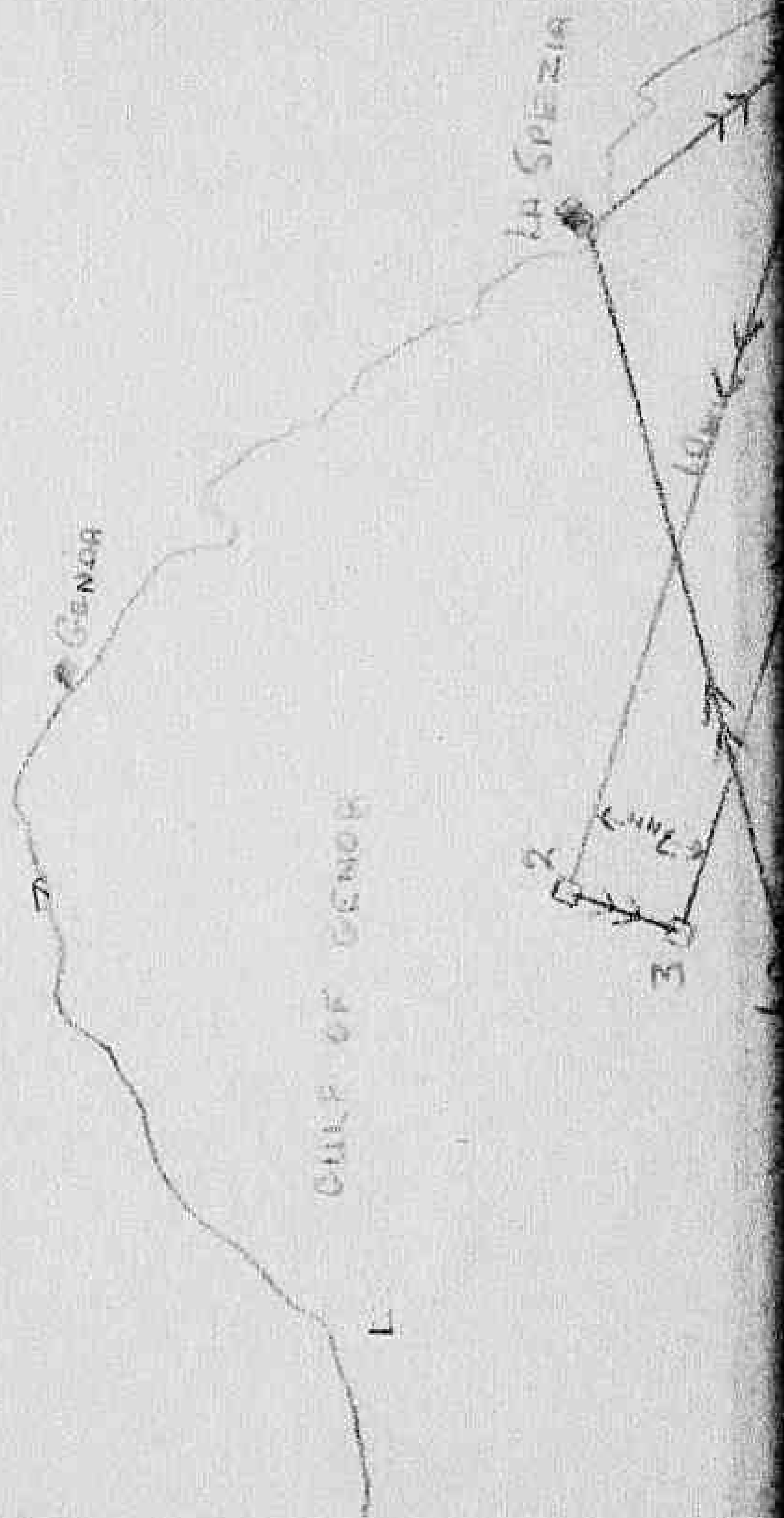
1812

SEMI-RECENT BY CHART 1970 FROM
LA SPEZIA CONTROLLED BY CAN MIA-AN
VISIBILITY 840



MIA-AN

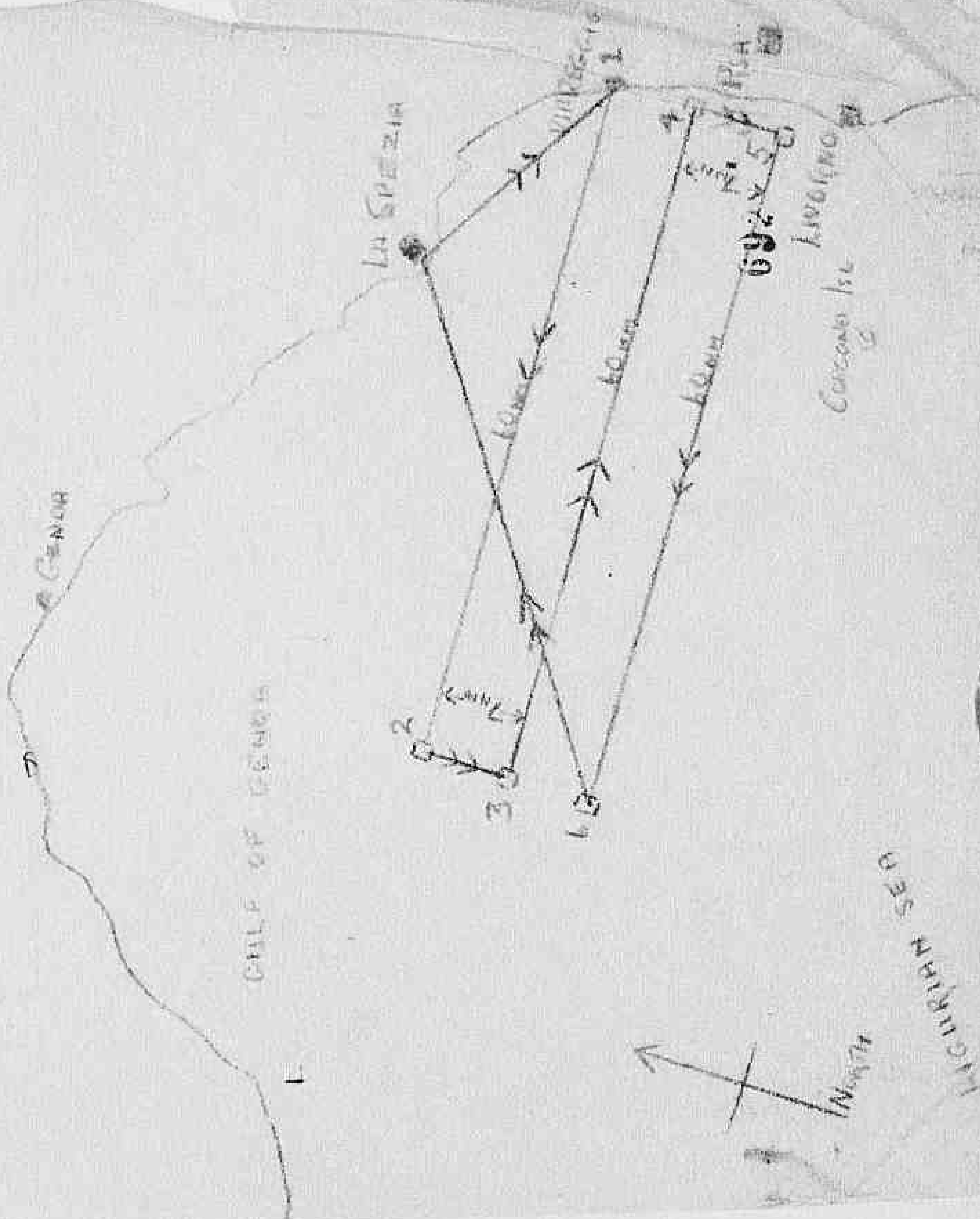
TORIN



1.813

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No.

785017



TO ... AIR FORCES SUB-COMMISSION, ROME.

FROM ... AIR FORCES SUB-COMMISSION, DETACHMENT, TARANTO.

DATE ... 19TH JUNE, 1946.

SUBJECT:- DELAY ACTION SEA MARKERS.

Reference your ^{68/1}48/1/AIR dated June 6th on the above mentioned subject. The characteristics; size and weight etc. for stowage in Aircraft, being unknown to the writer it is difficult to forecast future requirements. If however those items are destined to replace the existing smoke floats carried in the ASK Aircraft, an initial equipment of 150 will be required plus a monthly quota of 30 for distribution among the detachments.

A previous demand has already been submitted covering all pyrotechnic requirements for the Italian Seaplane Wing.

150
+
30

[Signature]
WING COMMANDER, COMMANDING
AIR FORCES SUB-COMMISSION,
DETACHMENT, R.A.F. TARANTO.

32M 25/6



091

130A
(11)STATO MAGGIORE R. AIR FORCE
(SUPERMAREO)TELEGRAM

ROME, 19 June 1946

TO : SUPERMAREO and for information

TO : A.F.S.D.

Not to be used

TELEGRAM 102655/3/23483311. SUPERMAREO/STATO MAGGIORE R. AIR FORCE
A.F.S.D. TO A.D. 102731/3 DATED 19TH INST. AND
FOR THE GENERAL INFORMATION OF THE A.F.S.D. TO INTERESTED
BODIES THAT THE MEETING FOR THE EMERGENCY SERVICE HAS BEEN POSTPONED
TO 21ST JULY 1946 TO GEN. ANTONIO GAT

BY ORDER OF THE DEPUTY
CHIEF OF THE SUPPLY
DEPARTMENT
/s/Col. Remondino

JLM
25/6



STATO MAGGIORE DELLA REGIA AERONAUTICA

INDICAZIONI D'URGENZA

(SUPERAEREO)

CIRCUITO D'INOLTRO

2° REPARTO - I DIVISIONE ORDINAMENTO

2ª Sezione Aerial. Traffico Aereo

TELEGRAMMA

Spedito il
all'Ufficio di

ore

pel circuito N.

Trasmittente

| QUALIFICA | DESTINAZIONE | PROVENIENZA | NUMERO | PAROLE | DATA DI PRESENTAZIONE | |
|-----------|--------------|-------------|--------|--------|-----------------------|--------------|
| | | | | | Giorno | Ora e minuti |

Roma, li

1936

GABAEREO

SEDE

A.F.S.C.

SEDE

STATAEREO 102855/c / 2248000 DESTINATARIO GABAEREO SEDE A.F.S.C.

SEDE PUNTO MODIFICA FOGLIO 102731/C DEL 12 C.M. ET SEGUITO

ACCORDI VERBALI PREGASI COMUNICARE AT ENTI INTERESSATI CHE

NOTA RIUNIONE RELATIVA SERVIZIO SOCCORSO EST RIMANDATA AT

1° LUGLIO P.V. PUNTO GEN. AJMONECAT

1312

129A

From: Air Forces Sub-Commission, A.G., Rome.
To: F/Lt. Jones, R.A.F. Liaison Officer, C.A.V., Venice.
Date: 21st June 1946.
Ref: A.F.S.C./43/1/Air.

MOTOR LAUNCHES FOR A.S.R.

1237

Reference is made to your report A.S. dated 15th June 1946.

2. At the moment there are fourteen R.A.F. High Speed Launches in Iachia being serviced before being handed over to the Italian Air Ministry.
3. This will be done as soon as authority is received for the purchase of these launches by the Ministry.
4. It is hoped that within one month, if negotiations are completed, the high speed launches will be operational.

JLM 25/6

F. Reid F/DC
AIR VICE-MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

Copy to F/Lt. Masterson, R.A.F. Liaison Officer, C.A.V.,
Milan (for information).

POH

From: F/Lt. J. A. Jones, R.A.F. Liaison, C.A.V. Venice.

128 A

To: Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Milan.

(copies to: -Air Headquarters, R.A.F., Italy. (attention S/Lt. Derrett).
Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.)

Date: 15th. June 1946.

Ref: A.S.

LIAISON OFFICER'S REPORT-C.A.V. VENICE

I have to report that I took over the duties of R.A.F. Liaison Officer at C.A.V. Venice on 27th. May 1946.

Projected Move of Seaplane Wing to Sant'Andrea

As reported in my letter dated 30th. May 1946, the base at Sant'Andrea is being handed over from the British to the Italian Navy w.e.f. 15th. June 1946. It is believed that before the war, a small Naval detachment occupied a building on the island for signalling purposes, otherwise the island was in the general occupation of the Regia Aeronautica.

Search for Ditched Spitfire on 30th. May 1946.

It is considered that this incident proved a good example of R.A.F.-Italian co-operation, in this case between Treviso H.Q. D.A.F., and the C.A.V. The second sent aircraft was airborne in 35 minutes. This is felt to be quite creditable as 1) The aircraft was not the duty aircraft, the latter being already airborne on an exercise. 2) this particular day was a "festa".

Personnel

It is understood that two more officers will be arriving for duty here about the middle of this month. As there is a close liaison between the C.A.V. and R.A.F. Station Treviso, Udine, and H.Q. D.A.F., fluent English-speaking officers are essential. The spitfire incident showed that an officer and an airman on duty at the same time is necessary. I handled most of the R.A.F. telephone calls myself, but this would normally have to be done by the Italian personnel, as of course a Liaison officer is not a permanent feature at the C.A.V.

2

Air-Sea Rescue

It is intended to hold an exercise once a week, though one has not been held for some days because of adverse weather conditions. There is a small launch at Treporti which I hope to take out on exercise next week in conjunction with a Cant, though it is believed that the launch's W/E sets are unable to operate when the engines are running. It is also unlikely to be able to stand up to heavy seas.

It would be appreciated if we could be advised of the position regarding the allocation of ex-R.A.F. launches to the C.A.V.'s.

Some difficulty is experienced in organising ASR exercises due to the heavily-mined state of the Adriatic. A map of the clear lanes has been obtained, though there is still the danger of floating mines.

Communications

Still far from satisfactory. The Venice auto-exchange line has been unserviceable for three days. All the other lines are functioning though they have a habit of not working at odd periods. Linesmen have been working here for three weeks and it is hoped that before long the position will improve.

Lido Airfield

The airfield, including the runway, was being used as a battle training-ground by the American 88th Infantry Division. A visit was made to the local R/C, and the dangers of this practice pointed out. It was agreed to use only the corners of the airfield for this purpose; where no possibility of accidents exists.

Seen air.

Jack K. Jones.
F/Lt.
(JACK K. JONES)
R.A.F. Liaison Officer,
C.A.V. VENICE.

See file on VENICE airfield

Air II.

Please take action
on par "Lido Airfield".

FSM
25/6

686

FILE.

127A

FROM : AIR FORCES SUB-COMMISSION, A.C. ROME
TO : F/LT. JONES, R.A.F. LIAISON OFFICER, C.A.V. VENICE
F/LT. MASTERTON, R.A.F. LIAISON OFFICER, C.A.V. MILAN
DATE : 17TH JUNE 1946
REF : AFSC/48/1/AIR

ACTIVITY REPORTS

It is requested that fortnightly activity reports should be submitted to this Commission, detailing all activity of the C.A.V.'s including brief details of overdue action taken.

F. REID, F/LT.
FOR AIR VICE-MARSHAL
DIRECTOR A.F.S.C.

126 A

FROM : AIR FORCES SUB-COMMISSION, A.C. ROME
TO : ITALIAN AIR MINISTRY
DATE : 12TH JUNE 1946
REF : AFSC/48/1/AIR

MOTOR LAUNCHES EMPLOYED IN THE RESCUE
OF SURVIVES

121 A

Reference is made to your letter 13638/2008 Coll. dated 3rd June 1946.

2. According to an order issued and rigidly enforced by H.Q. R.A.F. MEDME no Allied aircraft are allowed to fly over or near Yugoslav territorial waters. The need for any such rescue should therefore not at present arise.

3. It is regretted that authority cannot be granted for Italian High Speed Launches to enter Yugoslav territorial waters.

4. It is however, understood that an International Flying Control Conference will sit to discuss, amongst the Flying Control matters, the question of International Air Sea Rescue.

F/LT. F. REID
FOR AIR VICE-MARSHAL
DIRECTOR A.F.S.C.

DRAFT seen and approved by Director
12/6

17/6

1822