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

ACC

10000/135/119

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

10000/135/119

AIR-SEA RESCUE, CORRESPONDENCE
MAR. 1944; AUG. - NOV. 1946
(1 OF 2)

1825

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

FILE.

67 A

From : Air Forces Sub-Commission, Rome.

To : HQ. R.A.F. M.E.D.M.E.

Copies: A.H.Q. Italy.
A.T.C. Malta.

A.S.O. Would it be appropriate to attach this as a summary (appendix) to Monthly Air Report. The map does already - possibly? [illegible]

Ref : AFSC 48/1/Air.

Date : 14th November 1946.

Dir. Ld. Will do we did do quite a long ago. RR

MONTHLY AIR SEA LAND RESCUE RETURNS.

5 TA.

2 Pers Staff Air

Reference is made to first addressee's letter MEDME/S.206225/ ASR and second addressee's AHQI/400/5/Air. Herewith monthly returns on Air Sea Land Rescue Facilities.

2. Area Covered and Position of Facilities.

AREA COVERED BY RESCUE SEAPLANE UNITS

Seaplane Rescue Unit La Spezia:

North Tyrrhenian area lying between:-
Ventimiglia
Capo Corso (Corsica)
Limit of French Territorial Waters up to 42 degrees N.
Punta Ala (Coste Toscane)

Seaplane Rescue Unit Vigna di Valle

Central Tyrrhenian area lying between:-
Punta Ala
Intersection point of French Territorial Waters with 42 degrees N.
Capo S. Vito (Sicily)

Seaplane Rescue Unit Elmas

Area lying between:-
Capo Pertusato (Corsica)
41 degrees 20 minutes N./ 7 degrees 30 minutes E.
39 degrees N./ 7 degrees 30 minutes E.
37 degrees 20 minutes N./ 11 degrees 30 minutes E.
Capo S. Vito (Sicily)
Capo Pertusato (Corsica)

Seaplane Rescue Unit Taranto

Ionian Sea area lying between:-
Melito Point

1826

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

37 degrees 54 minutes N./ 19 degrees 20 minutes E.
39 degrees 40 minutes N./ 19 degrees 20 minutes E.
40 degrees 20 minutes N./ 18 degrees 55 minutes E.
Capo di S. Maria di Leuca

Seaplane Rescue Unit Brindisi

Capo di S. Maria di Leuca
39 degrees 40 minutes N./ 19 degrees 20 minutes E.
43 degrees 04 minutes N./ 15 degrees 20 minutes E.
Ortona

Seaplane Rescue Unit Venice

Adriatic Sea; area lying between:-
Ortona
43 degrees 04 minutes N./ 15 degrees 20 minutes E.
44 degrees 10 minutes N./ 13 degrees 50 minutes E.
Grado

3. Rescue Control Centres

Central Safety Centre	Rome
Sub Centres	Milan
	Venice
	Elmas
	Brindisi

4. Types of Aircraft and Marine Craft

BASE	NO.	SERVICEABLE	UNSERVICEABLE
CANTOCHS Vigna di Valle	3	1	2
Brindisi	13	1	12
Taranto	16	6	10
Cadimare	2	1	1
Cagliari	4	3	1
Venezia	4	2	2
Also at 30 minutes readiness:			
Urbe Airfield	1 Baltimore	1	
Lineta Airfield	1 "	1	
Lecce Airfield	1 fighter (Spitfire IX or Macchi 202)	1	

No Marine Craft are available but cooperation between Aircraft Safety Centres and Italian Navy is good.

5. Rescue Equipment Available

One unserviceable Lindholme gear is fitted to a Ca 506 in Elmas and some dinghies of doubtful serviceability may be dropped from aircraft in flight but in normal circumstances the

1927

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

rescuing AEROPLANE will land in the water or else home a naval surface craft to survivors. Demands have been made for Lindholme gear and the need is urgent.

6. Other Rescue Facilities

In scattered villages throughout the mountainous regions of Italy are professional guides and mountaineers of the Alpiniati Association. This Association has promised every assistance possible to the Aircraft Safety Service and mountain rescue parties can be raised at short notice through the caribineri (police) or mayor of any small mountain town.

F. REID F/Lt.
for Air Vice Marshal
Director
Air Forces Sub-Commission.

66A
(b)

From : I.A.F. "Stato Maggiore",
1st Section,
Aircraft Safety Section, Rome.

To : A.F.S.C. A.C. Rome.

Date : 7th November 1946

Ref. : 105681/e/3711 Coll.

LAND, AIR AND SEA RESCUE SERVICE EQUIPMENT.

506

Reference your AHQI/400/9/AIR dated 15th October 1946, we would like to point out that the information requested in your letter is of a general character since, as you know, the Italian Rescue Service is still in it's constitutional phase and no major changes have been made on the existing equipment.

1. Available equipment.

Rescue Service is carried out by CANT. Z 506 Aircraft for Air Sea Rescue operations and Baltimore aircraft for land rescue operations; The characteristics of these A/C are well known by you and can be considered sufficeint, at least for the time being, to carry out the service in question. It must be remembered that several Cant/Z 506 aircraft will have to be written-off as they have been in use for several years. Necessary arrangements must be made to substitute these aircraft with similar types of aircraft of recent construction in order to ensure the regular functioning of the various Seaplane Rescue Sections.

The rescue equipment on board an aircraft consists of a dinghie, foodstuffs, medical supplies, veries etc., sufficient to carry out rescue operations.

Your Sub-Commission has been requested to supply the LINDHOLME type rescue equipment.

The allocation of further equipment is not expected for the time being, but we are however studying the possibility of obtaining a better type equipment than the one at present in use.

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

LAND, AIR AND SEA RESCUE SERVICE EQUIPMENT.

/504

Reference your AHQ1/400/9/AIR dated 15th October 1946, we would like to point out that the information requested in your letter is of a general character since, as you know, the Italian Rescue Service is still in it's constitutional phase and no major changes have been made on the existing equipment.

1. Available equipment.

Rescue Service is carried out by CANT. Z 506 Aircraft for Air Sea Rescue operations and Baltimore aircraft for land rescue operations; The characteristics of these A/C are well known by you and can be considered sufficeint, at least for the time being, to carry out the service in question. It must be remembered that several Cant/Z 506 aircraft will have to be written-off as they have been in use for several years. Necessary arrangements must be made to substitute these aircraft with similar types of aircraft of recent construction in order to ensure the regular functioning of the various Seaplane Rescue Sections.

The rescue equipment on board an aircraft consists of a dinghie, foodstuffs, medical supplies, veries etc., sufficient to carry out rescue operations.

Your Sub-Commission has been requested to supply the LINDHOLME type rescue equipment.

The allocation of further equipment is not expected for the time being, but we are however studying the possibility of obtaining a better type equipment than the one at present in use.

2. It is hoped to allocate containers for dropping supplies, but these are not available at present.

3. Various difficulties are being met regarding further allocations of general equipment due to the limited quantities available as stabilised by the Armistice and the difficult industrial rehabilitation.

590 -

CHIEF OF THE AIR STAFF.

Translated by Sgt. CUMBO

AIR FORCES SUB-COMMISSION ALLIED CONTROL COMMISSION

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

Mod. 122ª

Roma 7. 11 1946

Stato Maggiore R. Aeronautica MILITARE

I° REPARTO

2ª Sezione Assistenza Traffico Aereo

Prot. N° 105681/e Allegati 3711 CRL.

Risposta al f.° N.° del

All L'AIR FORCES SUB COMMISSION

= S E D E =

OGGETTO Materiale Servizio Soccorso terrestre Aereo Navale.-

Si risponde al foglio nª AHQI/400/9/AIR del 15 ottobre u.s., e si ritiene opportuno premettere che la notizie richieste in detto foglio rivestono carattere del tutto generico in quanto,come già note a codesta S.F.S.C.,il Servizio Soccorso Italiano é ancora nella fase costituzionale e nessuna sostanziale modifica é stata apportata al materiale già esistente.

1) Materiale esistente

Il Servizio Soccorso viene espletato da velivoli del tipo Cant/Z 506 per il Soccorso Aeronavale e da velivoli Baltimore per la ricerca terrestre.Le caratteristiche di detti velivoli sono già note e possono ritenersi,almeno per il momento, sufficienti per l'espletamento del servizio in questione.E' da tener presente che diversi velivoli Cant/Z 506 dovranno esser radiati perché in servizio da diversi anni e dovrà esser prevista la sostituzione con tipi similari di recente fabbricazione allo scopo di assicurare il regolare funzionamento delle varie sezioni idrovolanti soccorso.

Il materiale di soccorso di bordo é costituito da battellini pneumatici,viveri, medicinali, fumate ecc.in misura sufficiente per svolgere azioni di salvataggio.

E' stata richiesta a codesta A.F.S.C. la cessione di complessi di

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

Stato Maggiore dell'Aeronautica MILITARE

I° REPARTO = S E D E =

2^ Sezione Assistenza Traffico Aereo

Prot. N.° 105681/e Allegati 3711 CRI. Risposta al foglio N.° del

OGGETTO Materiale Servizio Soccorso terrestre Aereo Navale.-

Si risponde al foglio n° AHQI/400/9/AIR del 15 ottobre u.s., e si ritiene opportuno premettere che la notizie richieste in detto foglio rivestono carattere del tutto generico in quanto, come già noto a codesta A.F.S.C., il Servizio Soccorso Italiano é ancora nella fase costituzionale e nessuna sostanziale modifica é stata apportata al materiale già esistente.

1) Materiale esistente

Il Servizio Soccorso viene espletato da velivoli del tipo Cant/Z 506 per il Soccorso Aeronavale e da velivoli Baltimore per la ricerca terrestre. Le caratteristiche di detti velivoli sono già note e possono ritenersi, almeno per il momento, sufficienti per l'espletamento del servizio in questione. E' da tener presente che diversi velivoli Cant/Z 506 dovranno esser radiati perché in servizio da diversi anni e dovrà esser prevista la sostituzione con tipi similari di recente fabbricazione allo scopo di assicurare il regolare funzionamento delle varie sezioni idrovolanti soccorso.

Il materiale di soccorso di bordo é costituito da battellini pneumatici, viveri, medicinali, fumate ecc. in misura sufficiente per svolgere azioni di salvataggio.

E' stata richiesta a codesta A.F.S.C. la cessione di complessi di salvataggio tipo Lindholme.

Non é per ora prevista l'assegnazione di altre dotazioni, sono state però studiate e disposte alcune migliorie al materiale esistente.

989

./.

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

2) E' prevista la dotazione di aerori ornitori di cui però, al presente, non esiste disponibilità.

3) Esistono varie difficoltà per qualsiasi rinnovamento e rifornimento di materiali in genere in conseguenza delle limitazioni armistiziali e della difficoltosa ripresa industriale.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

OTTASSO

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

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

Stile 148 1/Aer Centocelle li 4/II/1946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
Dell'A.F.S.C. F/Lt.REID

Prot n° 1345/C12

R O M A

Oggetto: Esistenza efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 4 Novembre 1946.-

BASE	N°	Eff.	Ineff.
Vigna di Valle	3	0	3
Brindisi	13	0	13
Taranto	16	8	8
Cadimare	2	2	-
Cagliari	4	1	3
Venezia	4	2	2
Inoltre sono a disposizione:			
Aeroporto Urbe	1	1	-
Aeroporto Linate	1	1	-
Aerpporto Lecce	1	1	-

AIR FORCES SUB COMMISSION ALLIED GRUPPOLY

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

IL CAPO DEL REPARTO SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. Pil. ZERBINO Sergio)

987

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot.n° 1319/C.12

Centocelle li, 11/II/946 (Ldf)

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
Dell'A.F.S.C. F/LT REID

ROMA

Oggetto: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data dell'11 Novembre 1946.-

BASE	N°	Eff. (servicemble)	Ineff. (unserviceable)
Vigna di Valle	3	0	3
Brindisi	13	0	13
Taranto	16	6	10
Cadimare	2	1	1
Cagliari	4	3	1
Venezia	4 (30 migl. dias ad 1 recadrome at)	2	2
Inoltre sono a disposizione:			
Aeroporto Urbe	1 Ballinger (Sanfelice)	1	—
Aeroporto Linate	1 "	1	—
Aeroporto Lecce	1 Cecca (Spitfire IX on Malatia 202)	1	—

(A 30 miglia Notice)

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

986

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

634

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

TO :- Air Forces Sub-Commission,H.Q.,A.C.,Rome.
(attention of FL/LT Reid).

DATE :- 28th October 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V. MILAN

Herewith fortnightly report from Captain Merli on service defects for period 15th-27th October 1946.

J.W. TURNER FL/LT
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

AIR II
This answers original DC.
enquiry, Equipments
and E.T.O. Details
other than unavailable
Para 2a Details and D/D.
8/11

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED COMMISSION - CENTRAL REGISTRY

985

63B
(t)

From: SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTER
LINATE AIRPORT (MILAN)

To : A.F.S.C. MILAN

Date: 27th October 1945

Ref.: SR/RS

Subject: STATEMENTS ON SERVICE DEFECTS FOR PERIOD 15th TO 27th OCTOBER 1945

1. Telephone communications. Owing to the increasing bad weather the interruptions of the lines were longer and more frequent. A minor inconvenience was caused by the Rome and Pisa lines which were unserviceable for some days. Maintenance Control managed, only yesterday, to re-establish, after two days of unserviceability, communications with Rome. It was ascertained, instead, that the Pisa line was perfect between Milan - the Pisa Central Amplifier, while the fault was on the Pisa Central Amplifier and S. Giusto Airport Line.

The controllers of the Pisa "Centrale", after having been requested to ascertain the fault on the line, report that, although the American who is responsible for the serviceability of this line, had been several times requested to repair the fault, did not want interfere.

Owing to the fact, that this line was reported several times as being unserviceable for some days, because of the negligence of the americans responsible for its maintenance, we beg you to point out the matter to whoever it may concern so that this should not be repeated.

Signals Officer

Communications with STIPEL good. We are awaiting for a tie-line between the exchange of this Command and the STIPEL inter-city exchange so that the inconvenience of having to wait for a free telephone line after dialling "0" and for priority (SVB) communications could be eliminated.

We have not yet obtained the line with Venice which

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

Subject: STATEMENTS OF SERVICE DEFECTS FOR PERIOD 15th TO 27th OCTOBER 1944

1. Telephone communications. Owing to the increasing bad weather the interruptions of the lines were longer and more frequent. A minor inconvenience was caused by the Rome and Pisa lines which were unserviceable for some days. Maintenance Control managed, only yesterday, to re-establish, after two days of unserviceability, communications with Rome. It was ascertained, instead, that the Pisa line was perfect between Milan - the Pisa Central Amplifier, while the fault was on the Pisa Central Amplifier and S. Giusto Airport Line.

The controllers of the Pisa "Centrale", after having been requested to ascertain the fault on the line, report that, although the American who is responsible for the serviceability of this line, had been several times requested to repair the fault, did not want interfere.

Owing to the fact, that this line was reported several times as being unserviceable for some days, because of the negligence of the americans responsible for its maintenance, we beg you to point out the matter to whoever it may concern so that this should not be repeated.

Segnala Ufficio.

Communications with STIPEL good. We are awaiting for a tie-line between the exchange of this Command and the STIPEL inter-city exchange so that the inconvenience of having to wait for a free telephone line after dialling "01" and for priority (SVH) communications could be eliminated.

We have not yet obtained the line with Venice which was referred in our previous statements.

Sig.

2. W/T Communications. Communications on 6.500 Kcs. satisfactory. Particularly during this period, this wavelength has been satisfactory for communications between the various Rescue Centres, thus covering the unserviceability of the telephone lines.

As regards the link with the Marseilles Aircraft

28/10/AIR

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

Safety Centre, we are still awaiting the special Channel of which we had discussed with F/IT Reid.

The Mezzate short wave R.D.F. is unserviceable. After the visit paid by Major Koch (Engineer) who came from Rome for the repair of the above mentioned apparatus, and after the visit made by S/Ldr. Ray we had no further information regarding the repairing of the R.D.F. in question.

We beg your Sub-Commission to inform the persons responsible for the repair of this short wave R.D.F. which is fundamentally important for the Rescue in the Tyrrenian.

The serviceability of the Rescue Centres W/T Van (Cerro 1.000) is not very reliable, owing to its continuous unserviceability. The 1st Z.A.T. Telesection has not yet handed over the second W/T Van of which we referred in our previous statement.

3. A.S.R. Missions carried out by aircraft during this period.

NIL.

Rescue Missions carried out by other means: On the 20th inst. owing to the forced landing of an "FI. 3" aircraft owned by S.A. "I.M.A." of Lugano, Aircraft was piloted by Giovanni Andreoli Engineer and by Mr. Hans Rophen who took-off from Linate, but owing to engine trouble had to try an emergency landing in the Cisliano district (Albiategrosso) The following damages were reported:

Fuselage belly broken in,
Right semi-undercarriage torn away,
Propeller blade broken,
No casualties reported.

Having been informed of the accident, the Carabinieri of Albiategrosso made arrangements to guard the aircraft and bring the first help to its crew.

The "Avis" Firm of Vercelli, which built the aircraft which was undergoing its first flight, immediately sent on the spot, the necessary materials for carrying out repairs.

5. Exercises carried out during this period: NIL
The reason for this is that the Baltimore Section has not

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

sponsible for the rep... is fundamentally important for the Rescue in the Tyrrenian.

The serviceability of the Rescue Centres W/T Van (Cerro 1.000) is not very reliable, owing to its continuous unserviceability. The 1st Z.A.I. Telesection has not yet handed over the second W/T Van of which we referred in our previous statement.

3. A.S.R. Missions carried out by aircraft during this period.

NIL.

Rescue Missions carried out by other means: On the 20th inst. owing to the forced landing of an "FI. 3" aircraft owned by S.A. "I.M.A." of Lugano, Aircraft was piloted by Giovanni Andreoli Engineer and by Mr. Hans Ropken who took-off from Linate, but owing to engine trouble had to try an emergency landing in the Ciliano district (Albiategrosso) The following damages were reported:

Fuselage belly broken in,
Right semi-undercarriage torn away,
Propeller blade broken,
No casualties reported.

C.T.O. file attached did not a forwarded owned A/C on delivery flight Letter of 4-53

Having been informed of the accident, the Carabinieri of Albiategrosso made arrangements to guard the aircraft and bring the first help to its crew.

The "Avia" Firm of Vercelli, which built the aircraft which was undergoing its first flight, immediately sent on the spot, the necessary materials for carrying out repairs.

5. Exercises carried out during this period: NIL The reason for this is that the Baltimore Section has not received the petrol for Rescue purposes and the petrol monthly allotment is hardly sufficient to carry out air-line flights ordered by the A.F.S.C. and the Baltimore Wing

S.EQ.D. AIR II Made to Col. Rowden of D.A.F. Italy in reply to his letter of 15th Dec.

As regards the seaplanes at La Spezia, it is pointed out that upon orders received from H.Q. Seaplane Wing, one of the two aircraft employed at the Cadimare Rescue Center was transferred to Vigna di Valle. It was retained opportune not to carry out exercises with the only remaining seaplane at La Spezia which was always ready to take off in case re-

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

quired for A.S.R. Missions.

DIR II

6. Rescue Centre's Personnel. Fairly well trained.

SEGD

7. Supply and Materials: We beg your Sub-Commission to contact the Rome Units so that petrol and the necessary materials for Rescue purposes be forwarded to the local Baltimore Section without any dealy.

DIR II

8. Inconveniences encountered: On the 19th Inst., Aircraft "C. 45" c/s "G-AGVZ", pilotei by Mr. Clear took off from Milan at 11,30 Z hours bound Nice. Aircraft did not land in that town..

When requested by the Commend at the Nice base, a search started at 17,00 hours (local) was carried out throughout the night with negative results.

At 11,00 hrs. of the 20th inst. Aircraft Safety Centre informed us by W/T, that the Aircraft in question landed at Marseilles and had resumed the flight to Paris where it landed safely.

On the 25th inst., an aircraft of the "Proctor" type c/s "G-AHNB" piloted by Mr. Cobitt took off from Milan at 1400 Z Hours bound for Nice. Aircraft did not land in that town.

On this occassion also, the search was carried out up to 0800 Hrs. on the 26th when a W/T Message from Marseilles declared that the aircraft landed there in the afternoon of the 25th and took off again at 07,50 hrs. of the 26th for Lyons.

These two inconveniences have shown, that the pilots of the above mentioned aircraft and the ground personnel of the french airports in question, did not bother to communicate immediately the variations to the aircraft's prearranged itinerary, thus, causing a remarkable and unecessary Rescue Traffic which could have been avoided if the said personnel could have considered more seriously the work of the Rescue Service. Furthermore, such inconveniences could noticeably and unecessarily hamper the rescue work for other aircraft which might effectively be in distress.

CHIEF OF THE MILAN SEARCH AND RESCUE
COORDINATING CENTRE

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

8. Inconveniences encountered: On the 19th Inst., Aircraft "C. 45" c/s "G-AGVZ", piloted by Mr. Clear took off from Milan at 11,30 Z hours bound Nice. Aircraft did not land in that town..

When requested by the Commend at the Nice base, a search started at 17,00 hours (local) was carried out throughout the night with negative results.

At 11,00 hrs. of the 20th inst. Aircraft Safety Centre informed us by W/T, that the Aircraft in question landed at Marseilles and had resumed the flight to Paris where it landed safely.

On the 25th inst., an aircraft of the "Proctor" type c/s "G-AHNB" piloted by Mr. Cobitt took off from Milan at 1400 Z Hours bound for Nice. Aircraft did not land in that town.

On this occassion also, the search was carried out up to 0800 Hrs. on the 26th when a W/T Message from Marseilles declared that the aircraft landed there in the afternoon of the 25th and took off again at 07,50 hrs. of the 26th for Lyons.

These two inconveniences have shown, that the pilots of the above mentioned aircraft and the ground personnel of the french airports in question, did not bother to communicate immediately the variations to the aircraft's prearranged itinerary, thus, causing a remarkable and unecessary Rescue Traffic which could have been avoided if the said personnel could have considered more seriously the work of the Rescue Service. Furthermore, such inconveniences could noticeably and unecessarily hamper the rescue work for other aircraft which might effectively be in distress.

CHIEF OF THE MILAN SEARCH AND RESCUE
COORDINATING CENTRE
(Capt. Pil. Edgardo Merli)

Translated by Sgt. A.C. WIRTH

982

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

62b

CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSO
AEREO (Milano)
UFFICIO COMANDO

LINATE (Milano), li 27 Ottobre 1946

Alla
SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA
MILITARE
M I L A N O

Protocollo n°..28/25..

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/10/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee con l'aumento delle cattive giornate si sono rese più sensibili sia per quanto concerne durata che frequenza. In particolare le linee di Roma e di Pisa hanno dato origine a qualche disguido di secondaria importanza dato che sono rimaste per più giorni inefficienti. Solo ieri, infatti, il Maintenance Control è riuscito a riattivare dopo due giorni la linea con Roma. Per la linea con Pisa, invece, si è potuto assodare che funziona egregiamente nel tratto Milano-Centrale Amplificatrice di Pisa, mentre il guasto è sul tratto Centrale Amplificatrice di Pisa - Aeroporto di S.Giusto.

Incaricati di svolgere gli accertamenti del caso, i controllori della Centrale di Pisa hanno riferito che il responsabile americano dell'efficienza di questo tratto di linea, sebbene più volte sollecitato, non ha voluto intervenire per rimediare al guasto.

Dato che si è già verificato altre volte il prolungarsi per più giorni dell'inefficienza di detto tratto per noncuranza da parte dei responsabili americani, si prega codesta Sottocommissione di voler intervenire presso chi di dovere perchè questi fatti non abbiano a ripetersi.

Buone le comunicazioni con la STIPEL. Si è in attesa della linea diretta tra il centralino di questo Comando e la centrale interurbana della STIPEL onde venga eliminato l'inconveniente di dover attendere un apparato libero inerente allo "01" anche per le comunicazioni SVH.

Non si è ancora ottenuta la linea con Venezia di cui alle relazioni precedenti.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/S. In particolare, in questa quindicina, tale onda ha servito egregiamente per le comunicazioni tra i diversi Centri di Soccorso sopperendo alle deficienze delle linee telefoniche.

Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia, si è sempre in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento con il Cap.Reid.

Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona. Dopo la visita del Magg.Ing. Koch venuto da Roma per la messa a punto di detto apparato e dopo la visita del Magg. Ray non si è saputo più nulla per la rimes

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

Protocollo nº. 28/RS.

SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA
MILITARE

M I L A N O

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/10/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee con l'aumento delle cattive giornate si sono rese più sensibili sia per quanto concerne durata che frequenza. In particolare le linee di Roma e di Pisa hanno dato origine a qualche disguido di secondaria importanza dato che sono rimaste per più giorni inefficienti. Solo ieri, infatti, il Maintenance Control è riuscito a riattivare dopo due giorni la linea con Roma. Per la linea con Pisa, invece, si è potuto assodare che funziona egregiamente nel tratto Milano-Centrale Amplificatrice di Pisa, mentre il guasto è sul tratto Centrale Amplificatrice di Pisa - Aeroporto di S.Giusto.

Incaricati di svolgere gli accertamenti del caso, i controllori della Centrale di Pisa hanno riferito che il responsabile americano dell'efficienza di questo tratto di linea, sebbene più volte sollecitato, non ha voluto intervenire per rimediare al guasto.

Dato che si è già verificato altre volte il prolungarsi per più giorni dell'inefficienza di detto tratto per noncuranza da parte dei responsabili americani, si prega codesta Sottocommissione di voler intervenire presso chi di dovere perchè questi fatti non abbiano a ripetersi.

Buone le comunicazioni con la STIPEL. Si è in attesa della linea diretta tra il centralino di questo Comando e la centrale interurbana della STIPEL onde venga eliminato l'inconveniente di dover attendere un apparato libero inerente allo "01" anche per le comunicazioni SVM.

Non si è ancora ottenuta la linea con Venezia di cui alle relazioni precedenti.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/S. In particolare, in questa quindicina, tale onda ha servito egregiamente per le comunicazioni tra i diversi Centri di Soccorso sopperendo alle deficienze delle linee telefoniche.

Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia, si è sempre in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento con il Cap.Reid.

Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona. Dopo la visita del Magg.Ing. Koch venuto da Roma per la messa a punto di detto apparato e dopo la visita del Magg. Ray non si è saputo più nulla per la rimessa in efficienza del radiogoniometro di cui sopra.

Si prega pertanto codesta Sottocommissione di interessare chi di dovere per l'efficienza del radiogoniometro ad onde corte che è di basilare importanza per il soccorso nel Tirreno.

981 ..././...

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

. ././...

L'efficienza del "Carro 1000" del Centro Soccorso lascia sempre a desi derare per la discontinuità di funzionamento. La Telesezione della 1^Z.A.T. non ha ancora consegnato al Soccorso il secondo "Carro 1000" di cui si fa cenno nella relazione precedente.

3°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON AEREI NELLA QUINDICINA:
N. N.

4°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON ALTRI MEZZI: Una il giorno 20 c.m. in occasione dell'atterraggio fuori campo di un velivolo "FL.3" di proprietà della S.A."I.M.X." di Lugano, pilotato dall'Ing.Giovanni Andreoli e dal Sig. Hans Rophen che, partito da Linate, per arresto del motore ha dovuto tentare un atterraggio di fortuna in località Cisliano (Abbiategrasso) riportando i seguenti danni:
- ventre della fusoliera sfondato;
- semicarrello destro asportato;
- rottura pala elica.

Nessun danno alle persone.
Interessati della cosa i carabinieri della Stazione di Abbiategrasso, questi hanno provveduto rapidamente a piantonare l'apparecchio ed a porta re i primi soccorsi.

La Società "Avia" di Vercelli, costruttrice dell'apparecchio che effet tuava il primo volo, ha provveduto immediatamente ad inviare sul posto carri attrezzi idonei alla rimozione del velivolo.

5°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. N.

La causa di ciò è da ricercarsi nel fatto che la Sezione Baltimore di Linate non ha ricevuto la benzina per il soccorso e l'assegnazione di car burante mensile è appena sufficiente per fare eseguire i voli di linea ordinati dalla Sottocommissione Alleata per l'Aeronautica e dal Comando Stormo Baltimore.

Per quanto concerne gl'idrovolanti di La Spezia, essendosi dovuto tra= sferire a Vigna di Valle su ordine del Comando Raggruppamento Idrovolanti uno dei due velivoli in dotazione alla Sezione Soccorso di Cadimare, que= sto Comando ha ritenuto opportuno non far muovere per esercitazioni l'uni co idrovolante rimasto a La Spezia che è rimasto così sempre pronto per missioni di soccorso vere e proprie.

6°) - PERSONALE DEL CENTRO: Abbastanza addestrato.

7°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi codesta Sottocommissione voler far pressione presso gli Enti di Roma perchè alla locale Sezione Baltimore giungano in tempo utile la benzina e la dotazione di bordo del materiale di soccorso.

8°) - INCONVENIENTI RISCONTRATI: Il giorno 19 c.m. il velivolo "C.45" - nominativo "G-AGVZ" pilotato dal Sig.Clear, partito da Milano alle ore 11,30 Z diretto a Nizza, non ha atterrato in detta località.

Su richiesta del Comando della Base di Nizza sono state iniziate alle ore 17,00 locali le ricerche che si sono protratte per tutta la notte con

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

4°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON ALTRI MEZZI: Una il giorno 20 c.m. in occasione dell'atterraggio fuori campo di un velivolo "FL.3" di proprietà della S.A."I.M.X." di Lugano, pilotato dall'Ing.Giovanni Andreoli e dal Sig. Hans Rophen che, partito da Linate, per arresto del motore ha dovuto tentare un atterraggio di fortuna in località Cisliano (Abbiategrasso) riportando i seguenti danni:
- ventre della fusoliera sfondato;
- semicarrello destro asportato;
- rottura pala elica.

Nessun danno alle persone.
Interessati della cosa i carabinieri della Stazione di Abbiategrasso, questi hanno provveduto rapidamente a piantonare l'apparecchio ed a portare i primi soccorsi.

La Società "Avia" di Vercelli, costruttrice dell'apparecchio che effettuava il primo volo, ha provveduto immediatamente ad inviare sul posto carri attrezzi idonei alla rimozione del velivolo.

5°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. N.
La causa di ciò è da ricercarsi nel fatto che la Sezione Baltimore di Linate non ha ricevuto la benzina per il soccorso e l'assegnazione di carburante mensile è appena sufficiente per fare eseguire i voli di linea ordinati dalla Sottocommissione Alleata per l'Aeronautica e dal Comando Stormo Baltimore.

Per quanto concerne gl'idrovolanti di La Spezia, essendosi dovuto trasferire a Vigna di Valle su ordine del Comando Raggruppamento Idrovolanti uno dei due velivoli in dotazione alla Sezione Soccorso di Cadimare, questo Comando ha ritenuto opportuno non far muovere per esercitazioni l'unico idrovolante rimasto a La Spezia che è rimasto così sempre pronto per missioni di soccorso vere e proprie.

6°) - PERSONALE DEL CENTRO: Abbastanza addestrato.

7°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi codesta Sottocommissione voler far pressione presso gli Enti di Roma perchè alla locale Sezione Baltimore giungano in tempo utile la benzina e la dotazione di bordo del materiale di soccorso.

8°) - INCONVENIENTI RISCONTRATI: Il giorno 19 c.a. il velivolo "C.45" - nominativo "G-AGVZ" pilotato dal Sig.Clear, partito da Milano alle ore 11,30 Z diretto a Nizza, non ha atterrato in detta località.
Su richiesta del Comando della Base di Nizza sono state iniziate alle ore 17,00 locali le ricerche che si sono protratte per tutta la notte con esito negativo.
Solo alle ore 11,00 del giorno 20 c.m. un radiogramma dell'Aircraft Safety Centre di Marsiglia informava questo Comando che l'aereo in parola aveva atterrato a Marsiglia ed aveva proseguito per Parigi dove era giunto regolarmente.

980

.../.../...

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

..././...

Il giorno 25 c.m. l'aereo tipo "Proctor"- nominativo "G-AMNB" pilotato dal Sig.Cobitt, partito da Milano alle ore 14,00 Z per Nizza non ha atterrato in detta località.

Anche in questa occasione le ricerche si sono protratte sino alle ore 08,00 del giorno 26 e cioè quando un radiogramma da Marsiglia ha chiarito che l'aereo aveva atterrato a Marsiglia stessa nel pomeriggio del 25 ed era ripartito alle ore 07,50 del 26 per Lione.

Questi due inconvenienti hanno dimostrato che i piloti dei velivoli suaitati ed il personale a terra degli aeroporti francesi in parola, non si sono curati di comunicare tempestivamente le variazioni all'itinerario prefissato causando un notevole ed inutile traffico di soccorso che avrebbe potuto essere evitato qualora detto personale avesse considerato con maggior serietà l'opera del servizio di soccorso. In più tali inconvenienti potrebbero intralciare notevolmente ed inutilmente il lavoro di soccorso per altri aerei effettivamente incidentati.

IL CAPO C.C.R.S.DI MILANO
(Capitano Pil. Edgardo MERLI)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 78507/7

624

AIR FORCES SUB - COMMISSION A.C. NOS 11438

AIR HEAD QUARTERS R.A.F. ITALY G.H.Q.

UNCLASSIFIED

60A

ABLE ONE SIX TO REFERENCE YOUR MORNUM THREE THREE DATED TWO NINE OCTOBER TO REPLY DELAYED TO AWAITING COMMENT ITALIAN AIR MINISTRY.

45/o/Air

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

AIR HEAD QUARTERS N.A.F. ITALY U.S.A.

UNCLASSIFIED

60A

ARLS CHG SIX SO REFERENCE YOUR MORGAN THREE THREE DATED TWO NINE OCTOBER SO NAVY DELAYED SO AWAITING CONSULT ITALIAN AIR MINISTRY.

48/0/Air 12

ROFFING

AIR SEA RESCUE

N.R.ID F/LT

E.K.OCHT FLT/OFF

978

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

61A.

FROM: Air Forces Sub-Commission.

TO : A.H.Q. Italy (Attention F/L Taylor)

REF.: AFSC/48/1/Air.

DATE : 1st November 1946.

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS.

57A 61B

Reference is made to your letter AHQI/400/5/Air dated 25th Oct 46.

1. Herewith summarised account of only incident reported in October.

2. Thirteen practice exercises were held during the month with varying results. Shortage of High Speed Launches makes the exercises rather uninteresting because at the moment it is not possible ~~of~~ to supply any target for the search.

3. It is considered that to train and operate an efficient Air Sea Rescue Service in the Italian Air Force, High speed launches are essential. Further, a request has gone forward to H.Q. M.E.D.M.E. through M.A.A.C. for the issue of Lindholme gear to the I.A.F. but so far no action has resulted.

4. To encourage Aircrew in the Italian Air Force to become Air-Sea-Rescue minded excerpts from the Training Syllabus of the R.A.F. Air Sea Rescue school have been forwarded to the Italian Air Ministry for distribution. Efforts are also being made to obtain a supply of Aircraft Safety Posters which will be displayed in Crew Rooms on all flying units. Your assistance in this matter would be appreciated.

Sec II

Please refer 57A

Reference not to be used to

F. REID F/Lt.
for AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS.

Reference is made to your letter AHQI/400/5/Air dated 25th Oct 46.

1. Herewith summarised account of only incident reported in October.

2. Thirteen practice exercises were held during the month with varying results. Shortage of High Speed Launches makes the exercises rather uninteresting because at the moment it is not possible ~~of~~ to supply any target for the search.

3. It is considered that to train and operate an efficient Air Sea Rescue Service in the Italian Air Force High speed launches are essential. Further, a request has gone forward to H.Q. M.E.D.M.E. through M.A.A.C. for the issue of Windholme gear to the I.A.F. but so far no action has resulted.

4. To encourage Aircrew in the Italian Air Force to become Air-Sea-Rescue minded excerpts from the Training Syllabus of the R.A.F. Air Sea Rescue school have been forwarded to the Italian Air Ministry for distribution. Efforts are also being made to obtain a supply of Aircraft Safety Posters which will be displayed in Crew Rooms on all flying units. Your assistance in this matter would be appreciated.

F. REID F/Lt.
for AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

977

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

AIR SEA RESCUE MONTHLY REPORT

61B

Date and time:	1) 1 IO/46 - 14,40 2) 29/IO/46 - 10,10 3) 29/IO/46 - 12,00 4) 30/IO/46 - 08,10 5) 30/IO/46 - 10,25 6) 30/IO/46 - 13,35 7) 31/IO/46 - 07,30 8) 31/IO/46 - 10,20
Source of report:	1) C.C.R.S. ELMAS 2) State Maggiore A.M. 3) id id id 4) id id id 5) id id id 6) id id id 7) id id id 8) id id id
Position:	1) Course Tunis-Elmas 2) Course Sicily-Sardinia 3) id id id 4) id id id 5) id id id 6) id id id 8) id id id
Type of aircraft, squadron and command :	1) NC 571 F BB@B 2) Two landing crafts 3) id id id 4) id id id 5) id id id 6) id id id 7) id id id 8) id id id
Sea or land search:	1) Sea search 2) id id 3) id id 4) id id 5) id id 6) id id 7) id id 8) id id
Number of personnel:	

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

5)30/IO/46 - 10,25
6)30/IO/46 - 13,35
7)31/IO/46 - 07,30
8)31/IO/46 - 10,20

Source of report: 1)C.C.R.S. ELMAS
2)Stato Maggiore A.M.
3) id id id
4) id id id
5) id id id
6) id id id
7) id id id
8) id id id

Position: 1)Course Tunis-Elmas
2)Course Sicily-Sardinia
3) id id id
4) id id id
5) id id id
6) id id id
8) id id id

Type of aircraft,squadron and command :
1)NC 571 F BB@B
2)Two landing crafts
3) id id id
4) id id id
5) id id id
6) id id id
7) id id id
8) id id id

Sea or land search:
1)Sea search
2) id id
3) id id
4) id id
5) id id
6) id id
7) id id
8) id id

Number of personnel:
1)- -
2)6 Crew
3)6 Crew
4)7 Crew
5)5 Crew
6)6 Crew
7)5 Crew
8)6 Crew

975

/./.

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

Number rescued: 1)- 2)- 3)- 4)- 5)- 6)- 7)- 8) None

REMARKS

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

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

MH/0522 Air 601

3804

191 LROF V MMXK T549/29 T

FROM AHQI 291600A

FOR ACTION AFSC ROME

N33 (.) 29 OCT (.) UNCLASSIFIED '(.) REFERENCE OUR AHQI/400/9/AIR

DATED 15 OCT (.) REQUEST EXPEDITE REPLY (.)

BT 2911600A

REPTNS N33 29 AHQI/400/9/AIR QT

SENT BOD B2 K

RD NR 191 2355 JFY

EB-1-7 Dec

31/10 - AHQ/Air

301055

984

1855

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

59A

From:- Air Headquarters, ITALY, R.A.F. C.M.F.

To:- A.F.S.C. ROME
R.A.F. Station, KLAGENFURT.

Date:- 28th October 1946

REF:- AHQI/400/5/AIR

6/A

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS - POLICY.

Reference our postagram of even reference dated 25th October 1946.

2. It is regretted that the form referred to in para 4 was not enclosed.

R. C. R. Lamb S/L
S/LDR. AIR,
for SENIOR AIR STAFF OFFICER.
Air Headquarters,
Royal Air Force,- ITALY.

MILITARY AIR FORCES SUB-COMMISSION
Q 227
ORDERLY ROOM
48/1/Air

373

A.S.O Hq Reid

From : SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTRE, LINATE AIRPORT

To : A.F.S.C. MILAN

Date : 13th October 1946

Ref. : 27/RS

Subject: STATEMENTS ON SERVICE DEFECTS FOR PERIOD 1st TO 14th OCTOBER 1946

1. TELEPHONE COMMUNICATIONS: Few and short interruptions of the lines. The Rome line being one exception, which since two days has been unserviceable owing to defects to the Rome central Amplifier. The matter has been reported to Maintenance Control. Communications through STIPEL were good. The line with Venice has not yet been installed, not even the one with Bologna, to which we referred in our previous statement.

2. W/T COMMUNICATIONS: Communications on 6.500 Kcs., satisfactory. There is always the usual interference by Press Stations, which at times totally cover the area. As regards the link with the Marseilles Aircraft Safety, we are waiting for the special channel of which we had discussed with F/Lt. Reid. The functioning of the R.D.F. on Medium Wave is perfect. The short wave R.D.F. at Mezzate is unserviceable. Major Koch (Engineer), having come from Rome to inspect the above mentioned R.D.F., has noticed the complete inefficiency of this R.D.F. set. We ask you, therefore, if you would point out to the British Specialists who have already tried to repair the above R.D.F. set, to carry out a very accurate overhaul; which could not be carried out on the spot. We ask you, besides, to inform whoever it may concern, that in case the serviceability of this short wave R.D.F. set is not satisfactory, even after having been overhauled by British Specialists, to have it replaced by a more reliable one.

The Tele-Section of the 1st S.A.T. are working on a W/T Van (Carro 1.000) for A.S.R. to which we have referred in the previous statement.

3. A.S.R. MISSIONS CARRIED OUT DURING THIS PERIOD: NIL

4. A.S.R.T. EXERCISE CARRIED OUT DURING THIS PERIOD:

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

Subject: STATEMENTS ON SERVICE DEFECTS FOR PERIOD 1st TO 14th OCTOBER 1940

1. TELEPHONE COMMUNICATIONS: Few and short interruptions of the lines. The Rome line being one exception, which since two days has been unserviceable owing to defects to the Rome central Amplifier. The matter has been reported to Maintenance Control. Communications through STIPEL were good. The line with Venice has not yet been installed, not even the one with Bologna, to which we referred in our previous statement.

2. W/T COMMUNICATIONS: Communications on 6.500 Kcs., satisfactory. There is always the usual interference by Press Stations, which at times totally cover the area. As regards the link with the Marseilles Aircraft Safety, we are waiting for the special channel of which we had discussed with F/Lt. Reid. The functioning of the R.D.F. on Medium Wave is perfect. The short wave R.D.F. at Mezzata is unserviceable. Major Koch (Engineer), having come from Rome to inspect the above mentioned R.D.F., has noticed the complete inefficiency of this R.D.F. set. We ask you, therefore, if you would point out to the British Specialists who have already tried to repair the above R.D.F. set, to carry out a very accurate overhaul; which could not be carried out on the spot. We ask you, besides, to inform whoever it may concern, that in case the serviceability of this short wave R.D.F. set is not satisfactory, even after having been overhauled by British Specialists, to have it replaced by a more reliable one.

The Tele-Section of the 1st Z.A.T. are working on a W/T Van (Carro 1.000) for A.S.R. to which we have referred in the previous statement.

3. A.S.R. MISSIONS CARRIED OUT DURING THIS PERIOD: NIL

4. A.S.R.T. EXERCISE CARRIED OUT DURING THIS PERIOD: Nº. 1 carried out by Cant. Z 506 372E from Cadimare base with good results, as far as communications on 6.500 Kcs. is concerned; Medium Wave R.D.F. satisfactory. It was noticed from this exercise that the Genoa short wave R.D.F. is not and gives considerable errors. As far as short wave R.D.F. is concerned, it would be opportune that Cant. Z 506 could be furnished with 90 Mts. of and not 50 as at present used by Cent. Z 506 Vigna di Valle and Spezia. We once again point the necessity to speed up the change of the 550/2 on the Cant. Z 506 with the 320 ter.

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

5. SUPPLY AND MATERIALS: The local Baltimore Section has not as yet received the necessary materials for Rescue purposes, and has also not yet been given the special allotment of petrol for Rescue and Exercise flights. Owing to this we had to suspend Rescue T"aining flights.

6. RESCUE CENTRE'S PERSONNEL fairly well trained.

CHIEF OF THE SEARCH AND RESCUE COORDINATING
CENTRE MILAN
Pilot. Cap. EDOARDO MERLI

Translated by Sgt. A.C. WIRTH

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

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

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

TO :- Air Forces Sub-Commission,A.C.,Rome.
(attention of F/LT Reid).

DATE :- 22nd October 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V. MILAN

Herewith fortnightly report from Captain Merli on service defects for period 1st-14th October 1946.

ALLIED AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN

J.W. TURNER F/LT
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

970

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE e SOCCORSO
AEROPORTO LINATE (Milano)
UFFICIO COMANDO

Linate (Milano), li 13/10/1946

584

Alla
SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA per l'AERONAUTICA
MILITARE
M I L A N O

Oggetto: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 1 al 14/10/46.-

1°) COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Interruzioni delle linee poche e di breve durata. Fa eccezione la linea di Roma che da due giorni è quasi sempre inefficiente per guasti alla Centrale amplificatrice di Roma. E' stato informato della cosa il Maintenance Control. Buone le comunicazioni attraverso la STIFEL. Non si è ancora ottenuta la linea con Venezia, nè quella con Bologna di cui alla relazione precedente.

2°) COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 kc/s. Sempre, però, le solite interferenze di stazioni della stampa che coprono, a tratti, totalmente la zona. Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia si è in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'acboccamento con il Cap. Reid. Ottimo il funzionamento del rdg in onde medie.

Il rdg ad onde corte di Mezzate non funziona. Il Magg.Ing. Koch venuto da Roma per la messa a punto di detto rdg ha constatato la completa inefficienza di detto apparato. Si prega pertanto codesta Sottocommissione di volersi interessare perchè gli specialisti inglesi, che già hanno cercato di rimettere in efficienza detto rdg, compiano una revisione molto accurata; cosa questa che non potrà essere fatta sul posto. Si prega inoltre codesta Sottocommissione di voler interessare chi di dovere perchè, qualora l'efficienza dell'attuale apparato radiogoniometrico in onde corte non fosse soddisfacente anche dopo la revisione degli specialisti inglesi, ~~quindi~~ tutto l'apparato venga sostituito con uno che dia maggior affidamento.

La Telesezione della 1^ S.A.T. sta approntando un secondo carro 1000 per il soccorso di cui si fa cenno nella relazione precedente.

3°) MISSIONI di SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: N.N.

4°) ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N° 1 svolta con il Cant.Z 506 372B della base di Cadimare con esito buono per quanto concerne i collegamenti su 6500 kc/s; soddisfacente per quanto concerne la radiogoniometria in onde medie. Da questa esercitazione è risultato che il rdg in onde medie di Genova non è compensato e dà degli er-

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

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED COMMISSION
B784
MILAN
14/10

Alla
SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA per l'AERONAUTICA MILITARE
M I L A N O

Oggetto: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 1 al 14/10/45.=

1°) COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Interruzioni delle linee poche e di breve durata. Fa eccezione la linea di Roma che da due giorni è quasi sempre inefficiente per guasti alla Centrale amplificatrice di Roma. E' stato informato della cosa il Maintenance Control. Buone le comunicazioni attraverso la STIEL. Non si è ancora ottenuta la linea con Venezia, nè quella con Bologna di cui alla relazione precedente.

2°) COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 kc/s. Sempre, però, le solite interferenze di stazioni della stampa che coprono, a tratti, totalmente la zona. Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia si è in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento con il Cap. Reid. Ottimo il funzionamento del rdg in onde medie.

Il rdg ad onde corte di Mezzate non funziona. Il Magg.Ing. Koch venuto da Roma per la messa a punto di detto rdg ha constatato la completa inefficienza di detto apparato. Si prega pertanto codesta Sottocommissione di volersi interessare perchè gli specialisti inglesi, che già hanno cercato di rimettere in efficienza detto rdg, compiano una revisione molto accurata; cosa questa che non potrà essere fatta sul posto. Si prega inoltre codesta Sottocommissione di voler interessare chi di dovere perchè, qualora l'efficienza dell'attuale apparato radiogoniometrico in onde corte non fosse soddisfacente anche dopo la revisione degli specialisti inglesi, tutto l'apparato venga sostituito con uno che dia maggior affidamento.

La Telesezione della 1^ Z.A.T. sta approntando un secondo carro 1000 per il soccorso di cui si fa cenno nella relazione precedente.

3°) MISSIONI di SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: N.N.

4°) ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N° 1 svolta con il Cant.Z 506 37ZB della base di Cadimare con esito buono per quanto concerne i collegamenti su 6500 kc/s; soddisfacente per quanto concerne la radiogoniometria in onde medie. Da questa esercitazione è risultato che il rdg in onde medie di Genova non è compensato e dà degli errori rilevanti. Per quanto concerne la radiogoniometria in onde medie sarebbe opportuno che i Cant.Z 506 fossero effettivamente forniti di 90 metri di aereo da filare e non di 60 come attualmente avviene per i Cant.Z 506 di Vigna di Valle e Spezia. Si ribadisce il concetto di ac-

t/o

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

cellerare il cambio sui Cant. Z.506 della 350/2 con la 320 ter.

5°) RIFORNIMENTI E MATERIALI: La locale Sezione Baltimore non ha ancora ricevuto la dotazione di bordo di materiale di soccorso ne l'assegnazione straordinaria di benzina per i voli di soccorso e le esercitazioni. Per tale mancanza si sono dovuti sospendere i voli di addestramento al Soccorso.

6°) PERSONALE CENTRO : Abbastanza addestrate.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO

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

1863

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

POSTAGRAM. 5-10

REF: AHQ/1400/ AIR.

DATE: 4 October, 1946.

TO:- A.F.S.C. ROME.
R.A.F. Station, KLAGENFURT.

FROM:- Air Headquarters, R.A.F. ITALY.

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS - POLICY.

The two undermentioned returns are required from A.F.S.C. ROME and from R.A.F. Station, KLAGENFURT monthly.

2. MONTHLY LOCATION AND SERVICEABILITY STATE.

This return is to be sent to H.Q. Med/M.E., copy to A.H.Q. Italy and A.F.S.C. MAMA. It is to reach Med/M.E. before the 25th of each month and is to give the following information:

a. Area covered.
b. Position of facilities.
c. Rescue control centres and /or Air Traffic Centres.
d. Types of aircraft and marine craft.
e. Rescue equipment available, type of airborne lifeboats, Lindholme gear supply droppers.
f. Details of any other rescue facility, i.e.: Land rescue teams available for rescue etc.

3. MONTHLY SUMMARY OF RESCUES.

This return is to be sent to A.H.Q. Italy, to reach this Headquarters not later than the third of each month. The return is to include details of searches, number of sorties flown by aircraft, practices carried out, naval co-operation, aircrew safety training, and any further details or suggestions of general interest.

967

/Contd..... 2

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

4. Any irregularities which may have occurred are to be summarised on a special form, a specimen copy of which is attached.

Signature. R.C.F. Lane S/Ldr. I.G.S.

966

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO Centocelle lì 28/10/946

Fald 481/R
12/11/ERZ

Prot.n°.....

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT REID
R O M A

Oggetto: Esistenza ed efficenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 28/10/946.-

- Vigna di Valle	n° 3	-	Efficenti	n° 2	Inefficenti	n° 1
- Brindisi	n°13	-	"	" 0	"	" 13
- Taranto	n°16	-	"	" 9	"	" 7
- La Spezia	n° 2	-	"	" 0	"	" 2
- Cagliari	n°4	-	"	" 2	"	" 2
- Venezia	n°4	-	"	" 2	"	" 2

Inoltre sono a disposizione :
-Aeroporto Urbe n°1 Baltimore Efficente
-Aeroporto Linate n°1 Baltimore Efficente
-Aeroporto Lecce n°1 Caccia Efficente.

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

ALLIED FORCES SUB-COMMAND
30/10-1
ORDERLY ROOM
965

53A
(T)

From : SEARCH AND RESCUE SERVICE

To : "STATO MAGGIORE" AM's OFFICE ROME

For information:
AIR MINISTRY - Telecommunication Inspectorate Rome
SEAPLANE WING Taranto
84th GROUP Vigna di Valle
A.F.S.C. Liaison Officer F/LT REID ROME

Date : Centocelle, 21st October 1946

Ref. : 1181/C1

Subject: STATEMENT ON THE A.S.R. EXERCISE CARRIED OUT ON THE 19th OCTOBER 1946 BY THE ROME SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTRE WITH THE CANT. Z 506 A.S.R. SEAPLANE - 19JU OF THE 84th SEAPLANE GROUP AT VIGNA DI VALLE.

13,33 hrs. The following Operational Orders are passed to the 84th Group Ops. Room at Vigna di Valle:- 1157/C1 Order immediate take-off for Seaplane A.S.R. exercise 37 ZU to position 41° 00' N. 12° 20' E.. A bearing of the aircraft will then be taken by I.K.O. I.L.H. I.L.D.. From that position aircraft will proceed on 68° and will again ask for a bearing to be taken when aircraft will have reached a point overland. On this position it will receive ulterior instructions. W/T link on 6.500 Kcs. height of flight 1.500 Mts.

Col. DEI MONTE

14,05 " Take-off of 19JU communicated by Vigna di Valle.

14;10 " This Centre's W/T station is in contact with 19JU on 6.500

14,40 " 19JU communicates its estimated position: 41° 12' N. 12° 19' E.

14,45 " 19JU again gives its estimated position: 41° 00' N. 12° 20' E. and also communicates that it

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

Ref. : 1181/C1

Subject: STATEMENT ON THE A.S.R. EXERCISE CARRIED OUT ON THE 19th OCTOBER 1946 BY THE ROME SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTRE WITH THE CANT. Z 506 A.S.R. SEAPLANE - 19JU OF THE 84th SEAPLANE GROUP AT VIGNA DI VALLE.

13,33 hrs. The following Operational Orders are passed to the 84th Group Ops. Room at Vigna di Valle:- 1157/C1 Order immediate take-off for Seaplane A.S.R. exercise 37 ZU to position 41° 00' N. 12° 20' E.. A bearing of the aircraft will then be taken by I.K.C. I.I.H. I.L.D.. From that position aircraft will proceed on 68° and will again ask for a bearing to be taken when aircraft will have reached a point overland. On this position it will receive ulterior instructions. W/T link on 6.500 Kcs. height of flight 1.500 Mts.

Col. DEL MONTE

14,05 " Take-off of 19JU communicated by Vigna di Valle.

14;10 " This Centre's W/T station is in contact with 19JU on 6.500

14,40 " 19JU communicates its estimated position: 41° 12' N. 12° 19' E.

14,45 " 19JU again gives its estimated position: 41° 00' N. 12° 20' E. and also communicates that it will be switching over to 333 so that a bearing of the aircraft could be obtained.

15,00 " The R.D.F. Station at Centocelle communicates that it had intercepted a station which was trying tuning, but was unable to get into contact because the above station went dead.

15,10 " 19JU transmits on 6500 Kcs that it is unable to use the 333 frequency (Causa Aereo che file)

15,11 " Owing to the impossibility of obtaining a bearing

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

on medium wave, I communicate to 19JU to take a bearing on Olbia, Rome and Frosinone Radio Beacons and to return to base as soon as these bearings have been transmitted.

15,50 hrs. 19JU communicates that a bearing was only taken on Olbia Radio-Beacon as aircraft was unable to hear the others. I communicate to the aircraft to return to base.

15,57 " 19JU communicates that at 15,50 hrs. aircraft was at Monte Circeo.

16,23 " 19JU transmits that it is getting ready to alight.

16,35 " Ops. Room Vigna di Valle confirms that 19JU alighted at 16,30 hrs.

NOTE: While the W/T link on short wave (6.500 Kcs.) was perfect, the exercise was not a success owing to the unserviceability of the aircraft's W/T which could not transmit on Medium Wave (333 Kcs.)

:The various phases were prearranged and directed by S/LT MACNATTI under the direction of Col. DEL MONTE and with the help of the undersigned.

Duty Officer
(Sgd) It. SILLA DOMENICO

OBSERVATIONS MADE BY THE SEARCH AND RESCUE SERVICE DIRECTORATE.

The exercise was carried out by a different aircraft to the one which was to be standing by that day, to justify this, It. CAPUTO from Vigna di Valle communicated that, the A.S.R. aircraft assigned to stand by that day owing to lack of petrol, was not refuelled. This is particularly serious considering that notification was only received at 1333 hrs. just when instructions for the exercise were given.

Owing to the unserviceability of the long wave W/T

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

was at Monte Circeo.

16,23 " 19JU transmits that it is getting ready to slight.

16,35 " Ops. Room Vigna di Valle confirms that 19JU slighted at 16,30 hrs.

NOTE: While the W/T link on short wave (6.500 Kcs.) was perfect, the exercise was not a success owing to the unserviceability of the aircraft's W/T which could not transmit on Medium Wave (333 Kcs.)

The various phases were prearranged and directed by S/LT MAGNATTI under the direction of Col. DEL MONTE and with the help of the undersigned.

Duty Officer
(Sgd) It. SILLA DOMENICO

OBSERVATIONS MADE BY THE SEARCH AND RESCUE SERVICE DIRECTORATE.

The exercise was carried out by a different aircraft to the one which was to be standing by that day, to justify this, Lt. CAPUTO from Vigna di Valle communicated that, the A.S.R. aircraft assigned to stand by that day owing to lack of petrol, was not refuelled. This is particularly serious considering that notification was only received at 1333 hrs. just when instructions for the exercise were given.

Owing to the unserviceability of the long wave W/T installation, which now constitutes a defect, which is quite frequent in a Cant. 2506 aircraft, and since the substitution of A 350 station with the A 320/Te 2 type will take some time to carry out, we think it opportune to carry out an overhaul of the aircraft W/T installation.

84th Group in their statement points out that the operator was not sufficiently trained, and think it opportune that in such cases such an operator should be assisted by a properly trained operator during the course of an exercise

THE DIRECTOR SEARCH AND RESCUE SERVICE
(Col. A.A.r.n. A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. A.G. WIRTH

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

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

50A.

ALLIED AIR FORCES SUB-COMMISSION MISSION
Q32.
ORDERLY ROOM
48. 01

From: Air Headquarters, R.A.F. ITALY, C.M.F.

To : A.F.S.C. ROME

Date: 15th October, 1946.

Ref : AHQI/400/9/Air.

AIR SEA LAND RESCUE EQUIPMENT

Herewith contents of MED/M.E. letter dated August 20th 1946.

2. It would be appreciated if you could let this H.Q. have all details of equipment in use and equipment required.

" The D.D. of Rescue Air Ministry has called for detailed information and comments in order to ascertain the value of the present Air Sea Land Rescue equipment and whether an improvement of present equipment is called for having in mind the specific problems involved in mountain Rescue Desert Rescue, Sea Rescue and Jungle Rescue, and the type of aircraft likely to be available for the purpose.

Your views and comments on the following points would therefore be appreciated.

(i) Value of present equipmebt - including comments on any other Rescue/Survival equipment.

(ii) Type of land Supply Droppers in use and any views on specifications for Land Supply Droppers.

(iii) Is there any universal demand for any item of Rescue/ Survival equipment totally new to the Royal Air Force.

(iv) Are there any difficulties in obtaining items of rescue equipment. "

(M. TAYLOR)
Flight Lieutenant
for Group Captain,
Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters, R.A.F. ITALY.

AIR II
Please draft reply to me to see.
Wg. 22/10

962

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

From : SEARCH AND RESCUE SERVICE

To : F/LT REID A.F.S.C. A.C. ROME

AREAS UNDER THE TEMPORARY JURISDICTION OF THE ITALIAN C.C.R.S.

AREA COVERED BY RESCUE SEAPLANE UNITS

Seaplane Rescue Unit La Spezia:

North Tyrrhenian area lying between:-
Ventimiglia
Capo Corso (Corsica)
Limit of French Territorial Waters up to 42°N.
Punta Ala (Costa Toscana)

Seaplane Rescue Unit Vigna di Valle

Central Tyrrhenian area lying between:-
Punta Ala
Intersection point of French Territorial Waters with 42°N.
Limit of French Territorial Waters up to Capo Fertusato
Capo S. Vito (Sicily)

Seaplane Rescue Unit Elmas

Area lying between:-
Capo Pertusato (Corsica)
41° 20' N./ 7° 30' E.
39°N. / 7° 30' E.
37° 20' N/ 11° 30' E.
Capo S. Vito (Sicily)
Capo Pertusato (Corsica)

Seaplane Rescue Unit Taranto

Ionian Sea area lying between:-
Melito Point
37° 54'/19° 20' E.
39° 40' N. / 19° 20' E.
40° 20' N. / 18° 55' E.
Capo di S. Maria di Leuca

961

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

Seaplane Rescue Unit Brindisi
Capo di S. Maria di Leuca
39° 40' N. / 19° 20' E.
43° 04' N./15°20' E.
Ortona

Seaplane Rescue Unit Venice

Adriatic Sea; area lying between:-
Ortona
43° 04' N. / 15° 20' E.
44° 10' N. / 13° 50' E.
Grado

ITALIAN SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTRES

Rome Centocelle
Milan Linate
Elmas
Venice Lido
Brindisi

(Col. A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. J. CUMBO

Note
Duke when hearing [illegible]
then along the adriatic to see what
they do not spend flying and a two
way [illegible] expressly [illegible] wg 22/10

S.S.O. I have checked. These boundaries are designed not to avoid [illegible] territorial ~~international~~ waters and in all cases pilots are briefed to take strong precautions not to violate these areas. [illegible] F/L 22/10

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

418/ais

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.S.C. F/LT.REID
ROMA

ZONE PROVVISORIE DI GIURISDIZIONE DEI C.C.R.S. ITALIANI.

ZONA COPERTA DALLE UNITA' DI IDRO SOCCORSO

Sezione Idro Soccorso La Spezia:
Alto tirreno compreso tra:
Ventimiglia
Capo Corso (Corsica)
Limite acque Territoriali Francesi sino al 42°N.
Punta Ala (Costa Toscana)
Sezione Idro Soccorso Vigna di Valle:
Tirreno Centrale compreso tra:
Punta Ala
Incrocio limite acque territoriali Francesi con 42°N.
Limite acque Territoriali Francesi sino a Capo Pertusato
Capo S.Vito (Sicilia)
Sezione Idro Soccorso Elmas
Zona compresa tra:
Capo Pertusato(Corsica)
41°20'N/7°30'E.
39°N/7°30'E.
37°20'N/11°30'E.
Capo S.Vito(Sicilia)
Capo Pertusato (Corsica)
Sezione Idro Soccorso Taranto
Mare Ionio compreso tra:
Punta Melito
37° 54'/18°20'E.
39° 40'N/18°20'E.
40°20'N/18°55'E.
Capo di S.Maria di Leuca
Sezione Idro Soccorso Brindisi
Capo S.Maria di Leuca
39°40'N/18°20'E.
43°04'N/15°20'E.
Ortona
Sezione Idro Soccorso Venezia
Mare Adriatico compreso tra:
Ortona
43°04'N/15°20'E.

959

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

ZONE PROVVISORIE DI GIURISDIZIONE DEI C.C.R.S. ITALIANI.

ZONA COPERTA DALLE UNITA' DI IDRO SOCCORSO

Sezione Idro Soccorso La Spezia:
Alto tirreno compreso tra:
Ventimiglia
Capo Corso (Corsica)
Limite acque Territoriali Francesi sino al 42°N.
Punta Ala (Costa Toscana)
Sezione Idro Soccorso Vigna di Valle:
Tirreno Centrale compreso tra:
Punta Ala
Incrocio limite acque territoriali Francesi con 42°N.
Limite acque Territoriali Francesi sino a Capo Pertusato
Capo S.Vito (Sicilia)
Sezione Idro Soccorso Elmas
Zona compresa tra:
Capo Pertusato(Corsica)
41°20'N/7°30'E.
39°N/7°30'E.
37°20'N/11°30'E.
Capo S.Vito(Sicilia)
Capo Pertusato (Corsica)
Sezione Idro Soccorso Taranto
Mare Ionio compreso tra:
Punta Melito
37° 54'/19°20'E.
39° 40'N/19°20'E.
40°20'N/18°55'E.
Capo di S.Maria di Leuca
Sezione Idro Soccorso Brindisi
Capo S.Maria di Leuca
39°40'N/19°20'E.
43°04'N/15°20'E.
Ortona
Sezione Idro Soccorso Venezia
Mare Adriatico compreso tra:
Ortona
43°04'N/15°20'E.
44°10'N/13°50'E.
Grado

959

CENTRI COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO ITALIANI

Roma Centocelle
Milano Linate
Elmas
Venezia Lido
Brindisi

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO SICUREZZA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Dal Monte)

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

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

HEADQUARTERS
MEDITERRANEAN THEATER OF OPERATIONS
UNITED STATES ARMY
APO 512

AG 373.4/100 D-O

8 October 1946

SUBJECT: Air Sea Rescue Service

TO : Commanding Officers:
European Air Transport Service, Capodichino, APO 790C
Air Transport Command, Ciampino, APO 512
Secretariat, Mediterranean Allied Air Committee

1. Rescission. Letter, this headquarters, file and subject as above, dated 1 August 1946, is rescinded and this letter substituted therefor.

2. The Italian Air Sea Rescue organization is administered by the Italian Air Ministry located at Centocelli Airfield, Rome and is known as the "Servizio Coordinamento Recerca e Soccorso," (Service for Coordinating Search and Rescue). Sub-stations shown in appendix "B" are known as "Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso." For brevity, this organization is known hereinafter as the "SCRS."

3. The "Centrale Assistente Volo" here known as "CAV", is the ground communication net for aircraft assistance, closely tied to the SCRS.

4. CAV and SCRS facilities are available for rescue work for any Allied or foreign aircraft in distress over Italy or adjacent waters, and work in conjunction with British, French and American facilities. The CAV ground control stations are operational 24 hours per day.

5. Additional rescue facilities are available throughout the Alps and northern Italy by means of the Alpine Association. Professional guides of this association can be called through CAV Milan as well as local Carabinieri. An emergency telephone call from CAV will alert all Carabinieri and Italian military units, or Allied military units in the area, who will give full support to any search being undertaken.

6. In the event an aircraft is overdue or in distress it will be the responsibility of the station of destination to contact CAV headquarters or the nearest CAV or SCRS sub-station. Radio communications can be established on the frequencies shown in Appendix "A". Predominant frequencies are: Italian, 333kcs; RAF HF/DF net on CW; 4575/3105, American, VHF on 116.1.

7. "EMERGENCY CALL CAV" may be used anywhere in Italy, and all telephone operators will give first priority to such calls.

1876

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

Ltr, Hq MTOUSA, AG 373.4/100 D-O, dated 8 October 1946, (Cont'd)

8. All airfields will insure that diversion arrival signals for aircraft landing at their fields are repeated to "RAF or ATC CIAMPINO FOR CAV ROME." Considerable overdue action by CAV is often made necessary through failure of signals to reach the original airfield of destination.

FOR THE THEATER COMMANDER:

Ralph C. Tilley
RALPH C. TILLEY
Colonel, AGD
Adjutant General

3 Incls:
1 - Appendix "A" - Radio Communications Data
2 - Appendix "B" - CAV Telephone Overlay
3 - Appendix "C" - Equipment Available for Rescue

DISTRIBUTION:
50 - CO, EATS Capodichino (for desired distribution)
50 - CO, ATC Ciampino (for desired distribution)
25 - Secretariat, Med Allied Air Com Sec (for RAF dist)
5 - Air Forces Sub-Commission, ALCOM, Rome
5 - Hq EURD ATC, Paris
2 - CG, USAFE
2 - CG, EATS, Wiesbaden
2 - CG, USFA
1 - C/S, MTO
1 - G-2, MTO
1 - G-3, MTO
2 - G-4 Air
2 - AG Records

NOTE: Any changes which can be suggested in attached appendices should be submitted to CG, MTOUSA, Attn: Air Advisor.

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

(ltr, "Air Sea Rescue Headquarters MTOUSA, APO 512 - October 1945)

APPENDIX "A"

No.	STATION	Frequency Data and Landline Communications	
1	Algiers	Air-Ground CW (continuous)	4595 also 333
		(night)	3150
		Voice (continuous)	4220
2	Leghorn (See Pisa)		
3	Brindisi	Air-Ground CW (continuous)	5622
		HF/DF on CW	333
		Point to Point: Elmas, Taranto, Venice, Cagliari, Centocelli, La Spezia, Naples, Augusta, La Maddalena, Italian Navy	
		Secrecy	5622
		Landline telephone to Rome unreliable.	
4	Patras/Araxos	No facilities at Patras	
		Unreliable at Araxos:	
		RAF HF/DF net on CW	4575/3105
5	Cagliari/Elmas		
6	Benina/Bengasi	RAF HF/DF net on CW	4575/3105
7	Marseilles (See Istres)		
8	Naples (See Capodichino)	US Navy call sign	NXG
		Air to Naval craft	8720/6960
		Also naval vessels receive	2880/4260/12680
9	Fort Lyautey	US Navy call sign	NFF
		CAA Station guards CW	6963
10	Pomigliano		
11	Rhodes		
12	Tobruk/Ft. Aden	RAF HF/DF net on CW	4575/3105
13	Hassani/Athens	Air Sea Rescue on request	3805
		RAF HF/DF net on CW	4575/3105
14	Acir/Jaffa		
15	Mersa Matruh		
16	Malta (Luqa)	VHF Homer	116.1
		Air-Ground CW (continuous	4195/3250
		RAF HF/DF net on CW	4575/3105

1878

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

(Ltr, "Air Sea Rescue, " Headquarters MTOUSA, APO 512, _ October 19"5)
(Appendix "A" continued)

No.	STATION	Frequency Data and Landline Communication
17	Istres le Tube	VHF Homer on (also fixer) 116.1 VHF Homer net on CW 4575/3105 Landline phone 6540/3105 RAF fixing radio (continuous) 4575/3105
18	Venice	Landline telephone
19	Pisa	VHF Homer 116.1 Maritime guard 6140
20	Fermicino	RAF HF/DF net on CW 4575/3105
21	Pisa	
22	Rome (Ciampino)	VHF Homer 116.1/117.9/12 Maritime on guard on 6140/333/500 RAF HF/DF net on CW 4575/3105 Landline FX thru FTA Communications RAV Centocelli
23	Capodichino	VHF Homer 116.1/117.9/12 Maritime guard 6140/333/500
24	Foggia	VHF Homer 126.18 Maritime guard 6140/333/500
25	Bari	RAF HF/DF net on CW 4575/3105 Landline to 340 RAF Staging Post Rome/Naples
26	Gibraltar	Area Control Frequency 8865 Air Sea Rescue 4575/333 VHF Homer 116.1 All ships during search 6180 (day) 3025 (night)
27	Casablanca	Air Sea Rescue 4575/333 VHF to Trapani, Algiers, Gibraltar
28	Pollensa (Balearics)	
29	Ajaccio (Corsica)	local radio station contacted thru HQ Rome
30	Bizerte	
31	Oran	
32	Tunis	RAF HF/DF net on CW 4575/3105
33	Bologna	IAF HF/DF 4781
34	Milan	IAF HF/DF 4781
35	Milan	IAF HF/DF also Italian Rescue 4781

(Appendix "A", (Page)

1879

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

(Adv, "Air Sea Rescue," Headquarters MTOUSA) (Appendix "B")

ITALIAN OPERATED AIR FIELDS UNDER OVERLAY

USAAF - U.S. air force
RAF - Royal air force
IAF - Italian air force
CAV - Centrale assistenza Volo

1880

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

(Ltr, "Air Sea Rescue," Headquarters MTOUSA, APO 512, [illegible] October, 1946)
(Appendix "C")

APPENDIX "C"

EQUIPMENT AVAILABLE FOR AIR SEA RESCUE

No.	STATION	Available Aircraft	Available Surface Cra
1	Algiers	3 Warwicks 3 P-39 1 B-26	
2	Leghorn (See Pisa)	13 Camp Seaplanes (3 serv)	2 Motor launches
3	Brindisi Taranto	16 Camp seaplanes (9 serv)	1 high speed launch
4	Araxox	4 Beaufighters	
5	Capliari/Elmas	4 Camp Seaplanes (1serv)	
6	Derina/Bongasi	4 Warwicks 2 Fairmiles	
7	Marseille	2 Fairmiles	2 torpedo boats
8	Naples		1 C, 5 L launches 2 high speed launches
9	Port Lyautey	3 PB 4Y2	2 high speed launches
10	Haifa		
11	Paphos/Cyprus		
12	Tobruk		
13	Hassani/Athens (also Heraclion)	1 Wellington 1 Boston 4 Warwicks	2 Pinnace boats
14	Acir/ Jaffa	8 Warwicks, [illegible]	
15	Mersa Matruh	2 Warwick, 1 w/drop boat	
16	Malta (Luqa)	2 Wellington 1 B-17 w/Lindholme Dinghy 4 Camp Seaplanes (2 serviceable) C-47 (2 at least) available Italian Air Force, unknown	
17	Istres le Tube		2 Pinnace Boats, R
18	Venice	1 B-47 w/drop boat C-47's available	
19	Pisa	1 C-45	
20	Pomigliano	2 R.F C-47's w/drop rafts	
21	Tarques		3 HS launches, and 1 to 2 destroyers
22	Rome (Ciampino)	1 B-17 w/drop boat	
23	Capodichino		12 dories
24	Foggia	3 seaplanes	
25	Bari	2 seaplanes	1 torpedo boat
26	Gibraltar	3 seaplanes (1 serviceable) 3 seaplanes (1 serviceable) 2 Baltimores 1 Single engine fighter	
27	Casablanca		
28	Pollensa(Balearics)		
29	Ajaccio (Corsica)		
30	Bizerte		
31	Oran		
32	Vigna di Valle		
33	La Spezia		
34	Milan		
35	Lecce		

APPENDIX "C"

5514

SERVIZIO RIC .CA E SOCCORSO

Centocelle li 21/10/1946

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.
I° Rep.
ROMA

Prot n°. 1181/C4

e.p.c.AL MINISTERO AERONAUTICA-Ispett.Telecomunicazioni
ROMA

AL RAGGRUPPAMENTO IDRO TARANTO
ALL'84°GRUPPO VIGNA DI VALLE
ALL'UFFICIALE DI COLLEG.DELL'A.F.S.C.FL/T. REID
ROMA

Oggetto: Relazione sulla esercitazione di soccorso svolta il giorno 19 Ottobre 1946 dal Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Roma con aereo soccorso idro Cant.Z.506 # 19 JU dell'84° Gruppo idro di Vigna di Valle.-

Ore 1333 Trasmetto a Vigna di Valle Ufficio Operazioni 84° Gruppo- il seguente ordine di operazione:
II57/CI Disponesi immediata partenza esercitazione idro-soccorso 37 ZU per posizione 41° 00' N. 12° 20'E././ Ivi si farà rilevare da IKO ILH ILD /./ Da tale posizione dirigerà per 68° et si farà rilevare nuovamente sul punto ove raggiungerà terra/./ In tale posizione riceverà ulteriori ordini /./ Collegamento R.T. 6500 Kc/s././ Quota volo 1500 m. Colonnello DEL MONTE
Ore 1405 Vigna di Valle comunica avvenuto decollo del 19JU.-
Ore 1410 La stazione radio di questo Centro entra in collegamento con 19 JU. su frequenza 6500.
Ore 1440 Il 19 JU comunica la propria posizione stimata/: 41° 12'N. 12°19' E.*
ORE 1445 Il 19 JU comunica ancora la propria posizione stimata: 41° 00'N. 12°20'E. e commica inoltre di passare sulla frequenza 333 per farsi rilevare.
Ore 1500 Il rdg. di Centocelle comunica di aver intercettata una stazione cercante la sintonia, ma non é riuscito a collegarsi perché la predetta stazione non si é fatta più sentire.
ORE 1510 Il 19 JU comunica su 6500 Kc/s.che non può usare la frequenza 333 "causa aereo che fila".
Ore 1511 Vista l'impossibilità di farsi rilevare su onda media, comunica

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

Prot nº 7785/CI

e.p.c.AL MINISTERO AERONAUTICA-Ispett.Telecomunicazioni
ROMA

AL RAGGRUPPAMENTO IDRO TARANTO
ALL'84°GRUPPO VIGNA DI VALLE
ALL'UFFICIALE DI COLLEG.DELL'A.F.S.C.FL/T. R2ID
ROMA

Oggetto: Relazione sulla esercitazione di soccorso svolta il giorno 19 Ottobre 1946 dal Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Roma con aereo soccorso idro Cant.Z.506 e 19 JU dell'84° Gruppo idro di Vigna di Valle.-

Ore 1333 Trasmette a Vigna di Valle Ufficio Operazioni 84° Gruppo- il seguente ordine di operazione:
II57/CI Disponesi immediata partenza esercitazione idro-soccorso 37 ZU per posizione 41° 00' N. 12° 20'E././ Ivi si farà rilevare da IKO ILH ILD /./ Da tale posizione dirigerà per 68° e si farà rilevare nuovamente sul punto ove raggiungerà terra/./ In tale posizione riceverà ulteriori ordini /./ Collegamento R.T. 6500 Kc/s././ Quota volo 1500 m. Colonnello DEL MONTE
Ore 1405 Vigna di Valle comunica avvenuta decollo del I9JU.-
Ore 1420 La stazione radio di questo Centro entra in collegamento con I9 JU. su frequenza 6500.
Ore 1440 Il I9 JU comunica la propria posizione stimata/: 41° 12'N. 12°19' E.-
ORE 1445 Il I9 JU comunica ancora la propria posizione stimata: 41° 00'N. 12°20'E. e comunica inoltre di passare sulla frequenza 333 per farsi rilevare.
Ore 1500 Il rdg. di Centocelle comunica di aver intercettata una stazione cercante la sintonia, ma non é riuscito a collegarsi perché la predetta stazione non si é fatta più sentire.
ORE 1510 Il 19 JU comunica su 6500 Kc/s.che non può usare la frequenza 333 "causa aereo che fila".
Ore 1511 Vista l'impossibilità di farsi rilevare su onda media, comunica a I9 JU di rilevare da bordo i radiofari di Olbia, Roma e Frosinone e di rientrare alla Base non appena comunicati tali rilevamenti.
Ore 1550 I9JU comunica di aver rilevato solo il radiofaro di Olbia perché gli altri non riesce a sentirli.Trasmette nuovo ordine di rientrare alla Base.
Ore 1557 I9 JU comunica che alle ore 1550 si trovava a Monte Circeo.
/./.

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

Ore I623 I9 JU comun[illegible]a di accingersi all'ammar[illegible]ggio.
Ore I635 Vigna di V[illegible]e Ufficio Operazioni con[illegible]me l'avvenuto ammarag
gio del I9 JU alle ore I630.-

NOTA - Mentree il collegamento R.T. su onda corta (6500 Kc/s.) é stato perfetto, l'esercitazione non é riuscita per la inefficienza del l'impianto R.T. di bordo che non ha permesso il collegamento su onda media (333 Kc/s.).
Le varie fasi sono state prcordinate e dirette dal S.Ten.RA MATTI, sotto la direzione del Colonnello DEL MONTE e con l'assistenza del sottoscritto.

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
F/to. Ten. SILLA Domenico

OSSERVAZIONI DELLA DIREZIONE SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

-Per l'esercitazione é stato impiegato un velivolo diverso da quello di servizio per la giornata ed a giustificazione di ciò da Vigna di Valle il Tenente CAPUTO comunicava che il velivolo di soccorso del servizio per mancanza di carburante non era rifornito. La segnalazione é particolarmente grave specie se si consideri che é stato ottenuto solo alle ore I333 quando si é ordinata l'esercitazione.
-Circa l'inefficienza dell'impianto R.T. onde lunghe che ormai costituisce difetto quasi abituale degli idrovolanti Cant.Z.506, poiechè la sostituzione delle stazioni A350 con quelle del tipo A.310/Tel. non sarà cosa di giorni si segnala l'opportunità di far procedere alla verifica degli impianti R.T. di bordo.

-L'84° Gruppo nella sua relazione rende noto l'avvenuto impiego di un operatore non sufficientemente addestrato; si riterrebbe opportuno che in casi del genere sia sempre affiancato ad un operatore non addestrato un altro capace di coadiuvarlo nel suo impegno dell'esercitazione.

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

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

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

544

FROM:- AIR HEADQUARTERS, ITALY. R.A.F. C.M.F.

TO:- HEADQUARTERS, R.A.F. STATION, CIAMPINO, R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION, UDINE, R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION, SCHWECHAT R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION, MARCIANISE R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION, KLAGENFURT R.A.F. C.M.F.
-do- A.F.H.Q. ROME.

DATE:- 15th OCTOBER 1946.

REF:- AHQT/400/AIR

B

AIR MOVEMENTS ORGANISATION - MED/ME CONTACTS.

Attached herewith 4 yes are MED/ME letters reference S.E.C.3576 dated 7th October 1946.

M Lamb
Flight Lieutenant,
for SENIOR AIR STAFF OFFICER,
Air Headquarters,
Royal Air Force, ITALY.

ALLIED SUB-COMMISSION
SECRETARIAT
RECEIVED
18 OCT 1946
AHQT/400/AIR

952

518

From :- Headquarters, R.A.F. MED/AE

To :- See Distribution Below

Date :- 7th October, 1946

Ref :- MEDME/S.206506/Nav/ Ext. 396

AIR SEA LAND RESCUE ORGANISATION - MED/AE COMMAND

Not to us

Reference is made to this Headquarters letter MEDME/S.206652/ATS dated 27th September, 1946, on the above subject.

2. It states in para. 2 of the above mentioned letter that the areas laid down for which each formation is responsible is to be prominently displayed in the Briefing Rooms.

3. In order to maintain the practice that all Briefing Rooms show a standardised display of information, the following method is to be used.

4. The boundaries of Air Sea Land Rescue areas, over which each Staging Airfield briefs, is to be clearly shown on the 1/1,000,000 topographical briefing maps. The boundaries are to be clearly indicated by ½ inch wide red tape. (The white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproof ink gives the desired material.)

5. The information pertaining to facilities, Controlling Authorities, Rescue Equipment, etc, is to be typed out clearly and placed on the wall in such a position as to be convenient for reference during briefing, but on no account is this information to be actually placed over the Briefing Maps.

6. General Briefing Officers are therefore to ensure that the above orders are carried out and are effective forthwith.

A. McAdam

(A.McADAM)
Squadron Leader,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
Headquarters, RAF MED/AE

EXTERNAL
A.H.Q. East Africa (4)
A.H.Q. Greece (4)
A.H.Q. Iraq (10)
A.H.Q. Italy (10)
A.H.Q. Levant (6)
A.H.Q. Malta (10)
Headquarters No. 205 Group (15)
Headquarters No. 219 Group (6)
Headquarters B.F. Aden (6)

951

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785077

Reference is made to this Headquarters letter MEDME/S.206652/ATS dated 27th September, 1946, on the above subject.

2. It states in para. 2 of the above mentioned letter that the areas laid down for which each formation is responsible is to be prominently displayed in the Briefing Rooms.

3. In order to maintain the practice that all Briefing Rooms show a standardised display of information, the following method is to be used.

4. The boundaries of Air Sea Land Rescue areas, over which each Staging Airfield briefs, is to be clearly shown on the 1/1,000,000 topographical briefing maps. The boundaries are to be clearly indicated by ½ inch wide red tape. (The white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproof ink gives the desired material.)

5. The information pertaining to facilities, Controlling Authorities, Rescue Equipment, etc, is to be typed out clearly and placed on the wall in such a position as to be convenient for reference during briefing, but on no account is this information to be actually placed over the Briefing Maps.

6. General Briefing Officers are therefore to ensure that the above orders are carried out and are effective forthwith.

A. McAdam

(A.McADAM)
Squadron Leader,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
Headquarters, RAF MED/ME

EXTERNAL

A.H.Q. East Africa	(4)
A.H.Q. Greece	(4)
A.H.Q. Iraq	(10)
A.H.Q. Italy	(10)
A.H.Q. Levant	(6)
A.H.Q. Malta	(10)
Headquarters No. 205 Group	(10)
Headquarters No. 219 Group	(6)
Headquarters B.F. Aden	(6)
Headquarters, R.A.F. Khartoum	(4)

951

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 978507/7

From :- Headquarters, R.A.F. MED/ME

To :- See Distribution Below

Date :- 7th October, 1946

Ref :- MEDME/S.206506/Nav Ext. 396

AIR SEA LAND RESCUE ORGANISATION - MED/ME COMMAND

Reference is made to this Headquarters letter MEDME/S.206652/ATS dated 27th September, 1946, on the above subject.

2. It states in para. 2 of the above mentioned letter that the areas laid down for which each formation is responsible is to be prominently displayed in the Briefing Rooms.

3. In order to maintain the practice that all Briefing Rooms show a standardised display of information, the following method is to be used.

4. The boundaries of Air Sea Land Rescue areas, over which each Staging Airfield briefs, is to be clearly shown on the 1/1,000,000 topographical briefing maps. The boundaries are to be clearly indicated by ¼ inch wide red tape. (The white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproof ink gives the desired material.)

5. The information pertaining to facilities, Controlling Authorities, Rescue Equipment, etc, is to be typed out clearly and placed on the wall in such a position as to be convenient for reference during briefing, but on no account is this information to be actually placed over the Briefing Maps.

6. General Briefing Officers are therefore to ensure that the above orders are carried out and are effective forthwith.

A. Mc Adam Sqn Ldr

(A.McADAM)
Squadron Leader,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
Headquarters, RAF MED/ME

EXTERNAL

A.H.Q. East Africa (4)
A.H.Q. Greece (4)
A.H.Q. Iraq (10)
A.H.Q. Italy (10)
A.H.Q. Levant (6)
A.H.Q. Malta (10)
Headquarters No. 205 Group (10)
Headquarters No. 219 Group (6)
Headquarters B.F. Aden (6)
Headquarters, R.A.F. Khartoum (4)

Navy

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

From :- Headquarters, R.A.F. MED/ME

To :- See Distribution Below

Date :- 7th October, 1946

Ref :- MEDME/S.206506/Nav Ext. 396

AIR SEA LAND RESCUE ORGANISATION - MED/ME COMMAND

Reference is made to this Headquarters letter MEDME/S.206652/ATS dated 27th September, 1946, on the above subject.

2. It states in para. 2 of the above mentioned letter that the areas laid down for which each formation is responsible is to be prominently displayed in the Briefing Rooms.

3. In order to maintain the practice that all Briefing Rooms show a standardised display of information, the following method is to be used.

4. The boundaries of Air Sea Land Rescue areas, over which each Staging Airfield briefs, is to be clearly shown on the 1/1,000,000 topographical briefing maps. The boundaries are to be clearly indicated by ½ inch wide red tape. (The white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproof ink gives the desired material.)

5. The information pertaining to facilities, Controlling Authorities, Rescue Equipment, etc, is to be typed out clearly and placed on the wall in such a position as to be convenient for reference during briefing, but on no account is this information to be actually placed over the Briefing Maps.

6. General Briefing Officers are therefore to ensure that the above orders are carried out and are effective forthwith.

A. McAdam Sqn Ldr

(A.McADAM)
Squadron Leader,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
Headquarters, RAF MED/ME

EXTERNAL

A.H.Q. East Africa	(4)
A.H.Q. Greece	(4)
A.H.Q. Iraq	(10)
A.H.Q. Italy	(10)
A.H.Q. Levant	(6)
A.H.Q. Malta	(10)
Headquarters No. 205 Group	(10)
Headquarters No. 219 Group	(6)
Headquarters B.F. Aden	(6)
Headquarters, R.A.F. Khartoum	(4)

3 : 11

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

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot.n° 1174/C12

Pontoniello 11,21/IO/46

534.

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT REID.

R O M A

Oggetto: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 21/IO/46.-

- Vigna di Valle	n°3	Efficienti	n 1	Inefficienti	n° 2
- Brindisi	"13	"	" 1	"	" 12
- Taranto	"16	"	" 9	"	" 7
- Cadimare	" 2	"	" 1	"	" 1
- Cagliari	" 4	"	" 1	"	" 3
- Venezia	" 4	"	" 2	"	" 2

In oltre sono a disposizione :
- Aeroporto Urbe n° 1 Baltimore Efficiente
- " Linate" " " " "
- Aeroporto Lecce n° 1 Caccia Efficiente.

In caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.

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

20/10

24/10

944

1890

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

52 A
(T.)

From: SEARCH AND RESCUE SERVICE
CENTOCELLE

To : F/LT REID, A.F.S.C., A.C., ROME

Date: 18/10/45

Ref.: 1150/V5

TELEPHONE NUMBER.

We would like to inform you that the town telephone number of the Search and Rescue Coordinating Centre in Venice has changed from 28009 to 60657.

(Col. A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. CUMBO

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED
QS 2
23/10
G-3 ITALY FORCE
18/1/46

23/10

wg 24/10

O

O 94

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

Centocelle li 18/10/946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

52A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT/REID

Prot n° 450/V.S.

ROMA

Oggetto: Numero telefonico.

Per opportuna conoscenza si comunica che il numero telefonico urbano del Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Venezia é cambiato da 28009 a 60657.-

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

347

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

FROM : A.F.S.C. ROME.

To : Italian Air Ministry.

Date : 22nd October 1946.

Ref. : A.F.S.C. 43/1/Air.

AIR SEA LAND RESCUE EQUIPMENT.

Herewith copy of A.M.A.I./600/9. Air.

2. Before replying to this letter this Sub Commission requests the comments of the Italian Air Ministry on the subject.

3. Your early reply is awaited.

E. REID, W/C.
FOR AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1893

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

47A
(T)

From : RESEARCH AND RESCUE SERVICE

To : LIAISON OFFICE A.F.S.C.
And for the information of the Brindisi C.C.R.S.

Date : Centocelle 7 October 1946

Ref. : 1096/C1

Subject : REPORT ON RESCUE TEST

Attached please find 1 copy of report on the Rescue test carried out by the Brindisi C.C.R.S. on the 20/9/46.

We point out to the second adressee that 75 minutes elapsed between the transmission of the order and the take off of the aircraft. We expect to be informed at the earliest of the reasons which caused such a considerable delay in the execution of the order of operation.

We remind all concerned that speed is the characteristic feature of such a delicate service as that of Research and Rescue.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE

Translated by Sgt. P. RYAN

1894

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

470
(1).

From : RESEARCH AND RESCUE COORDINATION CENTER
BRINDISI

Date : 23/9/46

REPORT

On the 20th of September, a research test was carried out in accordance with the order here attached.

Object of the test: check the serviceability of the liaison on the 6500 Kc/s and 333 Kc/s band, and training the wops.

Test: At 9,00 the operational order was transmitted to Taranto. The seaplane Cant 2506 took off at 10,15.

Until 10,30 it had not been possible to establish any contacts, the transmissions from the aircraft on the 6500 Kc/s were greatly interfered.

At 10,30 Rome I.K.O. station reports that it is receiving Brindisi 4/5 and is receiving the aircraft which reports that it is at the position as ordered.

At 10,50 the Center transmits to Rome a note to be transmitted to the aircraft "Report your air speed and met, report on the area" Soon afterwards good communication was established between the aircraft and the Center, but without any other regular traffic.

At 11,15 Rome reports to the Center a note form the aircraft in answer to the first part of the preceding note "Our speed is 240 Km/h"

At 11,37 the aircraft established good contacts with Brindisi on the 333 Kc/s band, and at 11,44 informs that it is switching to 6500 Kc/s band to transmit a telegram.

At 11,39 the aircraft is not receiving, Rome, nor Taranto, nor Brindisi, although they are calling, and transmits a telegram giving its position & "time 12,00 QTH 38 35''N. 18 50' E.

At 12,04 the aircraft repeats its note informing Brindisi that it is listening on the 333 Kc/s band; the note intercepted even by Rome which in its turn transmits it to the Center.

At 12,05 on the 333 Kc/s band the aircraft is asked how it is receiving Rome. The aircraft answers "I K O on 6500 QSA 1/5, in zone am very disturbed"

At 12,12 the aircraft transmits the met report and at 1217 upon request from RDF Brindisi, again its position. Period of silence follows and at 1302 the aircraft asks Brindisi RDF Station to listen in as it is about to transmit on the 6500 Kc/s band.

The aircraft reports that it is not receiving the Center on above band.

A note transmitted to Taranto IKG and passed to the aircraft at 13,14, is not receiving "Were turned to Brindisi Radio beacon? How are you receiving? Come back"

944

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

At 13,17 the aircraft is once more on the 333 Kc/s.
The message is repeated on this band and is received by the aircraft at 13,23, but it is already too late.
At 13,35 the aircraft is again calling Rome on 6500 Kc/s, but does not get any answer.
Shortly afterwards it alights at Taranto.

Translated by Sgt. F. RYAN

1890

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

OBSERVATIONS

COMMUNICATIONS:

333 Kc/s band - Liaison Traffic between base and aircraft good and regular. Signals from the aircraft so weak as not to enable bearings to be established.

6500 Kc/s band: During the first part of the mission communications were established indirectly through the Direction of the Research and Rescue Service which transmitted in both directions. During the second part, the aircraft either never received the ground stations or very weakly (Rome strength 1/5) on the contrary, the aircraft was always received by the ground stations.

As usual the area was very disturbed for the aircraft and for the ground stations, and this affected sensibly the quality of the liaison. Excluding the ability of the wireless operators, the difficulty in establishing good liaison is due to silence zones, athmospherical disturbances or to imperfect working of the aircraft receiver set.

The necessary steps have been taken in order to eliminate the first and the last causes which might impair the results of the next test.

THE CHIEF OF THE RESEARCH AND
RESCUE SERVICE
(Cap. A.A.r;n. Pil. LUCA ANGELO
PRETI)

Translated by Sgt. P. RYAN

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

RESEARCH AND RESCUE
COORDINATION CENTER
BRINDISI

20/9/46

To: OPERATIONS SEAPLANE WING
TARANTO

DIRECTION RESEARCH AND RESCUE
ROME

00617/C SI BRINDISI CENTER RESEARCH RESCUE/./ ONE AIRCRAFT CANT Z 506 TAKE OFF TO EFFECTUATE RESEARCH WRENCHED PERSONS AT POINT 38°40' N. 18° 50' E/./ REPORT SIGHTS/./ ULTERIOR ORDERS WILL BE ISSUED IN FLIGHT/./ CALLSIGNA/./ RESCUE CENTER ILI/./ DIRECTION RESCUE IKO/./ AIRCRAFT TARANTO 19 JC/./ COMMUNICATIONS/./ Kc/s 6500 DURING FIRST PART, RETURN AND SIGHTING/./ Kc/s 333 DURING RESEARCH/./

CAPT PRETI

Translated by Sgt. F. RYAN

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

Centocelle li 7/IO/946

474

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALLO STATO MAGGIORE Iº Repa.

ROMA

Prot nº. 1092/C4 ALL'UFFICIALE DI COLLEGAM.
DELL'A.F.S.C. F/LT. REID

ROMA

e.p.c. AL C.C.R.S. BRINDISI

Oggetto: Relazione esercitazione di soccorso.-

Allegata si trasmette nºI copia dell'esercitazione di soccorso effettuata dal C.C.R.S. di Brindisi in data 29/9/946.

All'Ente cui la presente é diretta per conoscenza si fà rilevare che il tempo intercorso fra la trasmissione dell'ordine di trasmissione ed il decollo del velivolo é stato di Th.I5 minuti.

Si prega pertanto il C.C.R.S. di Brindisi di voler comunicare al più presto i motivi che hanno causato un così notevole ritardo nell'esecuzione dell'ordine di operazione.

Si rammenta che la tempestività deve essere la caratteristica essenziale di un servizio così delicato quale quello di ricerca e di soccorso.-

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

1899

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

CENTRO di COORDINAMENTO
RICERCHE e SOCCORSO
Aeroporto Brindisi

Brindisi 23 settembre 1946

4-15

R E L A Z I O N E

In data 20 Settembre ha avuto luogo l'esercitazione di soccorso di cui tratta l' ordine di operazione allegato.

SCOPO DELL'ESERCITAZIONE: verificare l'efficenza dei collegamenti su Kc/s.6500 e su Kc/s.333 ed addestrare il personale al traffico R.T.

SVOLGIMENTO: alle ore 0900 viene trasmesso aTaranto l'ordine di operazione per il decollo dell'idro Cant.Z.506 che avviene alle ore 1015.-

Fino alle ore 1030 non è possibile stabilire alcun collegamento; le trasmissioni dell'aereo su Kc/s.6500 sono fortemente disturbate.

Alle ore 1039 la stazione di Roma IKO comunica che la forza dei segnali di Brindisi è di 4/5 e transita al centro una nota dell'aereo che comunica di aver raggiunto la posizione indicata nell'ordine di operazione.

Alle ore 1050 ilCentro trasmette a Roma una nota da transitare allo aereo"comunicate vostra velocità ed in zona emettete bellettino meteorologico". Subito dopo viene stabilito un buon collegamento fra l'aereo ed il centro ma senza alcun traffico regolare successivo.

Alle ore 1115 Roma transita al Centro una nota dell'aereo in risposta alla prima parte della nostra nota precedente"la nostra velocità è di 240 Km/h.

Alle ore 1137 l'aereo effettua un ottimo collegamento con Brindisi su Kc/s.333 ed alle ore 1144 comunica di passare su Kc/s.6500 per trasmettere un telegramma.

Alle ore 1139 l'aereo non sente nè Roma,nè Taranto,nè Brindisi che pure chiamano e trasmette all'aria un telegramma dando la sua posizione" ore 1200 QTH 38°35'N.18°50'E.

Alle ore 1204 l'aereo ripete la nota avvisando Brindisi di passare in ascolto su Kc/s.333; la nota è intercettata anche da Roma che la trasmette a sua volta al Centro.

Alle ore 1205 viene chiesto all'aereo su Kc/s.333 come ha sentito Roma in trasmissione su Kc/s.l'aereo risponde con la seguente nota" IKO su 6500 QSA 1/5 , io in zona molto disturbato".

x Alle ore 1212 l'aereo trasmette il bollettino meteo ed alle 1217 su richiesta del RDG. di Brindisi, trasmette nuovamente la sua posizione. Segue un periodo di silenzio da parte dell'aereo che alle 1302 comunica al RDG di Brindisi di tenersi in ascolto perchè trasmetterà su Kc/s.6500. L'aereo avverte di non sentire il Centro su tale onda. Una nota trasmessa a Taranto IKG e transitata all'aereo alle ore 1314, non viene da questi ricevuta" Avete diretto su radiofaro di Brindisi? Con che forza lo avete sentito? Rientrate".

Alle ore 1317 l'aereo è nuovamente su Kc/s.333.

Il messaggio precedente viene ripetuto su quest'onda alle ore 1323 e ricevuto dall'aereo, ma è ormai troppo tardi.

Alle ore 1335 l'aereo chiama nuovamente Roma su Kc/s6500 ma non ottiene risposta. Subito dopo ammara a Taranto.

939 -

1900

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

O S S E R V A Z I O N I

COMUNICAZIONI.-

Onda di Kc/s.333.- Collegamento traffico fra terra e aereo ottimo e regolare. Segnali dell'aereo molto deboli, tali da non permettere il rilevamento.

Onda Kc/s.6500.- Nella prima parte della missione il collegamento è stato realizzato indirettamente tramite la Direzione del Servizio R.S. che ha fatto transito nei due sensi. Nella seconda parte l'aereo o non ha mai udito le stazioni a terra ole ha udite debolmente (Roma forza I/5). da terra invece l'aereo è stato sempre udito. La zona come al solito è stata molto disturbata sia per l'aereo che per le stazioni a terra e questo ha influito notevolmente sulle qualità del collegamento. Esclusa la capacità degli operatori a terra ed in volo; le difficoltà nello stabilire un buon collegamento possono attribuirsi a zone di silenzio, a disturbi atmosferici o ad imperfetto funzionamento del ricevitore di bordo.

Per ovviare nella prossima esercitazione,al primo ed ultimo degli inconvenienti che potrebbero aver influito sull'esito della missione,sono state prese le precauzioni del caso.

IL CAPO DEL CENTRO C.R.S.

(Cap.A.A.r.n.pil. Luca Angelo PRETI)

934

1901

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

CENTRO di COORDINAMENTO
RICERCHE e SOCCORSO
Aeroporto Brindisi

Brindisi li 20/9/1946

Ufficio operazioni raggruppamento Idro

T A R A N T O

Direzione S.R.S. R O M A

00617/C S I CENTRO C.R.S BRINDISI /./ UN AEREO CANT Z. 506 DECOLLI PER EFFETTUARE RICERCHE NAUFRAGHI NEL PUNTO 38°40' NORD-18°50' EST /./ COMUNICARE AVVISTAMENTO /./ SUCCESSIVI ORDINI SARANNO EMANATI IN VOLO /./ NOMINATIVI/:/ CENTRO SOCCORSO ILI/,/ DIREZIONE SOCCORSO IKO /,/ AEREO TARANTO IGJC/./COMUNICAZIONI/:/ Kc/s 6500 NELLA PRIMA FASE NEL RIENTRO E NELL'AVVISTAMENTO/,/ Kc/s. 333 DURANTE RICERCA/./

CA PITANO PRETI

937

1902

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

4.6.B
(L)

From : SEARCH AND RESCUE SERVICE CENTOCELLE

To : F/LT REID A.F.S.C. ROME

Date : 15 October 1946

Ref. : 1122/C12

Subject: STRENGTH AND SERVICEABILITY OF AIRCRAFT AT THE SEAPLANE RESCUE UNITS AS AT 14 October 1946

VIGNA DI VALLE	N. 3	SERVICEABLE	N. 1	UNSERVICEABLE	N. 2
BRINDISI	" 13	"	" 1	"	" 12
TARANTO	" 16	"	" 7	"	" 9
CADIMARE	" 2	"	" 1	"	" 1
CAGLIARI	" 4	"	" 2	"	" 2
VENICE	" 4	"	" 2	"	" 2

Besides, the following aircraft are also available:

URBE AIRPORT	N. 1	BALTIMORE	SERVICEABLE
LINATE	" 1	"	"
LECCE	" 1	FIGHTER	"

In case required, aircraft of the I.A.F. could be employed.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE
(Col. A.A. r.n. A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. A.G. WIRTH

219.
16/10

931

1903

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO Centocelle li, 15/10/46

L'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT. REID

Prot.n. 1122/C12

ROMA

Oggetto: Esistenza ed efficenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 14/10/46.-

- Vigna di Valle	n° 3	Efficenti	n°	1	Inefficenti	n°	2
- Brindisi	n°13	"	"	1	"	"	12
- Taranto	n°16	"	"	7	"	"	9
- Cadimare	n° 2	"	"	1	"	"	1
- Cagliari	n° 4	"	"	2	"	"	2
- Venezia	n° 4	"	"	2	"	"	2

In oltre sono a disposizione:
-Aeroporto Urbe n°1 Baltimora Efficente
-Aeroporto Linate n°1 Baltimora Efficente
- Aeroporto Lecce n°1 Caccia Efficente.

In caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. M.A.a.n. - A. Cat. [illegible])

[signature]

333

1904

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

Air Forces Sub-Com - Allcom, Rome

45A(5)

HEADQUARTERS
MEDITERRANEAN THEATER OF OPERATIONS
UNITED STATES ARMY
APO 512

AG 373.4/100 D-O

8 October 1946

15/10 wp P. 931

SUBJECT: Air Sea Rescue Service

TO : Commanding Officers:
European Air Transport Service, Capodichino, APO 790C
Air Transport Command, Ciampino, APO 512
Secretariat, Mediterranean Allied Air Committee

1. Rescission. Letter, this headquarters, file and subject as above, dated 1 August 1946, is rescinded and this letter substituted therefor.

2. The Italian Air Sea Rescue organization is administered by the Italian Air Ministry located at Centocelli Airfield, Rome and is known as the "Servizio Coordinamento Recerca e Soccorso," (Service for Coordinating Search and Rescue). Sub-stations shown in appendix "B" are known as "Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso." For brevity, this organization is known hereinafter as the "SCRS."

3. The "Centrale Assistente Volo" here known as "CAV", is the ground communication net for aircraft assistance, closely tied to the SCRS.

4. CAV and SCRS facilities are available for rescue work for any Allied or foreign aircraft in distress over Italy or adjacent waters, and work in conjunction with British, French and American facilities. The CAV ground control stations are operational 24 hours per day.

5. Additional rescue facilities are available throughout the Alps and northern Italy by means of the Alpine Association. Professional guides of this association can be called through CAV Milan as well as local Carabinieri. An emergency telephone call from CAV will alert all Carabinieri and Italian military units, or Allied military units in the area, who will give full support to any search being undertaken.

6. In the event an aircraft is overdue or in distress it will be the responsibility of the station of destination to contact CAV headquarters or the nearest CAV or SCRS sub-station. Radio communications can be established on the frequencies shown in Appendix "A". Predominant frequencies are: Italian, 333kcs; RAF HF/DF net on CW; 4575/3105, American, VHF on 116.1.

7. "EMERGENCY CALL CAV" may be used anywhere in Italy, and all telephone operators will give first priority to such calls.

AIR II
Where are all the appendices? wp 19/10

934

1905

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

8. All airfields will insure that diversion arrival signals for aircraft landing at their fields are repeated to "RAF or ATC CIAMPINO FOR CAV ROME." Considerable overdue action by CAV is often made necessary through failure of signals to reach the original airfield of destination.

FOR THE THEATER COMMANDER:

Ralph C Tilley

RALPH C. TILLEY
Colonel, AGD
Adjutant General

3 Incls:
1 - Appendix "A" - Radio Communications Data
2 - Appendix "B" - CAV Telephone Overlay
3 - Appendix "C" - Equipment Available for Rescue

DISTRIBUTION:
50 - CO, EATS Capodichino (for desired distribution)
50 - CO, ATC Ciampino (for desired distribution)
25 - Secretariat, Med Allied Air Com Sec (for RAF dist)
5 - Air Forces Sub-Commission, ALCOM, Rome
5 - Hq EURD ATC, Paris
2 - CG, USAFE
2 - CG, EATS, Wiesbaden
2 - CG, USFA
1 - C/S, MTO
1 - G-2, MTO
1 - G-3, MTO
2 - G-4 Air
2 - AG Records

NOTE: Any changes which can be suggested in attached appendices should be submitted to CG, MTOUSA, Attn: Air Adviser.

1906

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

HHA (e)

From: Search and Rescue service

To : I.A.F. Chief of Staff Office
1st Department - Rome

A.F.S.C. Liaison Office F/LT Reid
Rome (For information)

Date: Centocelle 3rd October 1946

Ref : 1050/CI

Subject: STATEMENTS ON SEARCH AND RESCUE EXERCISES.

The following are enclosed herewith:-

1 Copy of the exercise carried out by the Venice Rescue Service and co-ordinating centre.

1 copy of the exercise carried out by the Milan Rescue Service and co-ordinating centre.

} B & D

THE DIRECTOR SEARCH & RESCUE
SERVICE
(Col. A.A.r/n. A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. A.G. WIRTH

1907

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

1/HB (E)

From : Search and Rescue Co-ordinating Service Centre

To : Search and Rescue Service Directorate
CENTOCELLE

Date : 29th September 1946

Ref : 225/VI

Subject: Exercise carried out on the 24th September 1946

Phone message:
RESCUE SEAPLANE TO TAKE OFF AND PROCEED ON 175°TRUE ROUTE. AFTER 35 MINUTES,WORK OUT RDF BEARING AND COMMUNICATE POSITION AND AWAIT ORDERS. AIRCRAFT CALLSIGN 97ML- FREQUENCY 6500 Kcs AND 333 Kcs. - -

9,15 Hrs. Aircraft takes off.

9,20 " We are in W/T contact with aircraft; Signal strength is 3/5

9,35 " 97ML contacts Rome W/T station.

9,55 " Aircraft on reaching position switches over to 333 Kcs and asks Venice for the QTF.

9,58 " The RDF station at Venice give the following bearings.
Venice 176° Bologna 112°

10,10 " 97ML again asks Venice for another lot of bearings.
Venice 174° Bologna 113°

10,15 " The aircraft transmits its approximate position and awaits orders.

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

10,25 Hrs. We ask the aircraft to take a bearing with the RDF set on board on the Venice and Bologna stations.

10,45 " The aircraft communicates that the RDF set on board is u/s.

10,50 " Aircraft is ordered to return to base.

11,35 " Aircraft lands.

O B S E R V A T I O N S

Owing to the control of the position obtained by the aircraft by visual land point bearings, the RDF bearings of Venice and Bologna Stations were nearly similar.

It is the second time that we attempt an exercise, which had to be based a navigation with bearings taken by the aircraft, but without success.

The Command of the Seaplane Base of S. Andrea communicated that one of the RDF (RG. M.37) has the following defects:
Near the Stations from which a bearing has to be taken it works at intervals, going over 50 Km. from the same stations, because of a continous noise it is impossible to receive the stations.

THE DIRECTOR OF THE CENTRE
(Magg. A.A. r. n. Pil. C. BERTOTTO)

Translated by Sgt. A.G. WIRTH

931

44C.
(t)

RESCUE CENTRE - MILAN (LINATE)

H.Q.

Report on the exercise carried out on the 17/9/46 between the C.C.R.S. of Linate and the Seaplane CANT-Z 506 - 19JB of the Seaplane base of Cadimare.

13,30 - Hrs. -			Operation order to the Seaplane base of La Spezia as per tele 374 M/1.
13,34 - " -			The aircraft takes off.
13,35Hrs	IMH	ILY	QRK (Are you receiving me well)
13,36 "	ILY	IMH	(Yes, we are receiving me well.)
13,38 "	ILY	IMH	A/C took off at 13,34 hrs.
13,39 "	IMH	ILY	Received
13,44 "	19JB	ILY	(Yes, we are receiving you with a strenght 3/5).
13,45 "	ILY	19JB	Received - I took off. at 13,35 hrs. from Cadimare going tourned Capraia.
13,50 "	19JB	ILY	RC (Give us visibility and met conditions of the Zone)
13,51 "	ILY	19JB	RC(Please writ)
13,58 "	ILY	19JB	Met condition - Clounds 500 meters, sea lightly rough - wind South - East 10 Km/h.
19,59 "	19JB	ILY	RC
14,09 "	ILY	19JB	At 14,08 hrs. my position Capraia-.
14,10 "	19JB	ILY	RC Now pass on frequence

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

of La Spezia as per tele 374 M/1.

13,34	- " -		The aircraft takes off.
13,35Hrs	IMH	ILY	QRK (Are you receiving me well)
13,36 "	ILY	IMH	(Yes, we are receiving me well.)
13,38 "	ILY	IMH	A/C took off at 13,34 hrs.
13,39 "	IMH	ILY	Received
13,44 "	19JB	ILY	(Yes, we are receiving you with a strenght 3/5).
13,45 "	ILY	19JB	Received - I took off. at 13,35 hrs. from Cadimare going tourned Capraia.
13,50 "	19JB	ILY	RC (Give us visibility and met conditions of the Zone)
13,51 "	ILY	19JB	RC(Please writ)
13,58 "	ILY	19JB	Met condition - Clounds 500 meters, sea lightly rough - wind South - East 10 Km/h.
19,59 "	19JB	ILY	RC
14,09 "	ILY	19JB	At 14,08 hrs. my position Capraia-.
14,10 "	19JB	ILY	RC Now pass on frequency 4781 KC and communicate with Bologna and Milan by QTE.

LISTENING ON 4781 KCS

14,13hrs.	19JB	ILY	K	930 -
14,13 "	19JB	ILY	K	
14,13½"	ILY	19JB	(Are you receiving me?)	
14,14 "	19JB	ILY	(We are receiving you	

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

			with a strenght 1/5
14,14½hrs	ILY	19JB	(which is my bearing)
14,16 "	19JB	ILY	Make a series of lines.
14,16½ "	ILY	19JB	RC MO - MO
14,17 "	19JB	ILY	RC From where did you take off? Where are you going?
14,17½ "	ILY	19JB	I took off from La Spezia at 13,35 hrs. going to Vigna di Valle QTE? MO - MO
14,29 "	19JB	ILY	RC I cannot give signal strenght - your transmission is bad and varies - make a series of V and after a Series of lines.

LISTENING ON 6500 KCS

14,56 hrs	ILY	IKO	K
14,57 "	ILY	IKO	K
14,58 "	ILY	IKO	Have you any news of 19JB?
15,09 "	IKO	ILY	19JB is on 333,3 Kcs by QTE. Give me the bearings made on 4781 Kcs.
15,13 "	ILY	IKO	RC at 14,53 hrs. bearings ILY 175° bearing ILA 210° IKO NIL
15,15 "	ILY	IKO	RC?
15,15 "	IKO	ILY	RC
15,26 "	ILY	IKO	bearing of 19JB from R.D.G. of ROME is at 295° at 14,26 hrs.
15,46 "	19JB	ILY	AV

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

14,17½	"	ILY	19JB	I took off from La Spezia at 13,35 hrs. going to Vigna di Valle QTE? MO - MO
14,29	"	19JB	ILY	RC I cannot give signal strenght - your transmission is bad and varies - make a series of V and after a Series of lines.

LISTENING ON 6500 KCS

14,56 hrs		ILY	IKO	K
14,57	"	ILY	IKO	K
14,58	"	ILY	IKO	Have you any news of 19JB?
15,09	"	IKO	ILY	19JB is on 333,3 Kcs by QTE. Give me the bearings made on 4781 Kcs.
15,13	"	ILY	IKO	RC at 14,53 hrs. bearings ILY 175° bearing ILA 210° IKO NIL
15,15	"	ILY	IKO	RC?
15,15	"	IKO	ILY	RC
15,26	"	ILY	IKO	bearing of 19JB from R.D.G. of ROME is of 295° at 14,26 hrs.
15,46	"	19JB	ILY	AV
15,50	"	19JB	ILY	AR
15,50	"	19JB	ILY	AR
15,52	"	19JB	ILY	AR
15,53	"	19JB	ILY	AR
15,55	"	19JB	ILY	AR

929

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

15,59 hrs		19JB	ILY	AR
16,10	"	19JB	ILY	AR
16,20	"	19JB	ILY	AR
16,21	"	19JB	ILY	(are you receiving me?)
16,30	"	ILY	19JB	Attention - I am landing at Vigna di Valle
16,31	"	19JB	ILY	AR BS + VA
16,35	"	CQ	ILY	I have nothing for you I am closing the station.

THE OPERATOR ON DUTY
W/O PIOLI SERGIO

THE DUTY OFFICER
Cpt. PASQUAL PASQUALE.

Translated by Sgt. ALBERTINI

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

1914

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

W.D. (G)

TESTS CARRIED OUT ON THE SEPTEMBER THE 17th 1946.

REMARKS BY THE CHIEF OF THE C.C.R.S. MILAN.

1°) **Telephone communications:** Satisfactory.

2°) W.T. Communications: On the 6500 Kcs. band with Milan: Satisfactory. Between the aircraft and Rome, Negative at times. This is presumed to be due to an area of silence, considering that at other times it has been proved impossible to establish W/T contacts with I.K.O., in the same area: Capraia and Orbetello.

On the 4781 Kcs band, the aircraft sounded harsh and unsteady, which leads us to believe that the W. op. was not tuned properly on the frequency. Moreover Milan (Mezzate radio goniometer) although receiving the aircraft at 1/5, for some unknown reason did not supply immediately the aircraft's bearings. And after a lapse of time communicated the bearings vith an error of 6°. *

It is our opinion that the radiogoniometer at Mezzate is not working as exepected, although it is true that the radiogoniometer and the aircraft W/T operatorswaste too much time in useless wireless and conversations.

On the 333Kcs. band, I contest the statement of the observer of the aircraft, 19JB, that the wireless operator who tuned in on the long wave leghth in 5 minutes called Milan only once.

More over Pisa, which, as stated by the operator was not received by the aircraft, was received by Milan while answering; and I.K.I. itself informed I.L.Y. that at 15,00 Hrs. 19JB had called Milan.

Obviously the W. operator aboard the aircraft did not acertain, while searching on the receiver band, wether or not the station called was slightly off tune, -- 345 Kcs --

It is thus necessary to train more intensevily WT and radiogoniometers operators. The flight W. operators in particular,

C.S.O. I agree. Can something be done?

* Milan H/F D/F is u/s - pending repair or replacement. Advsd [illegible] 19/10

327

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

should possess the correct amount of initiative and self reliance which would enable themto overcome eventual mechanical defects and inconveniences which from time to time might hoppen during flights.

CHIEF OF THE SEARCH AND RESCUE CENTRE
(Cap. Pil. Edoardo)

Transleted by Sgt. P. Kyan

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

SERVIZIO RICERCA E SOC.

Centocelle li 3/IO/916

ALL'UFFICIO DI S.M. DELL'A.M.
Iº Reparto
R O M A

Prot nº 4050/C1

e.p.c. ALL'UFF. DI COLLEG. DELL'A.F.S.C.
F/LT. REID R O M A

Oggetto: Trasmissione relazioni esercitazioni.

Allegato si trasmettono:

nºI copia dell'esercitazione svolta dal C.C.R.S. di Venezia;
nºI copia dell'esercitazione svolta dal C.C.R.S. di Milano.-

923

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. A. [illegible])

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

Venezia li 29 Settembre 1946 446

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
VENEZIA

ALLA DIREZIONE SERVIZIO
RICERCHE E SOCCORSO
C E N T O C E L L E

Prot.n° 295 V 1

OGGETTO: Esercitazione del giorno 24 Settembre 1946.-

Fonogramma:

IDROSOCCORSO DECOLLI ET DIRIGA CON ROTTA VERA 175°. DOPO 35 MINU= TI CALCOLI PUNTO RADIOGONIOMETRICO ET COMUNICHI POSIZIONE ET AT= TENDA ORDINI NOMINATIVO APPARECCHIO 97EL FREQUENZA 6500 Kc./s ET 333 Kc/s.-

0915 L'aereo decolla.

0920 Si effettua il collegamento radio con l'aereo; l'intensità dei segnali è di 3/5.-

0935 97EL si mette in collegamento con la stazione di Roma.

0955 L'aereo giunto sul posto passa sull'onda di 333 Kc/s e chiede il QTF alla stazione di Venezia.

0958 Il radiogoniometro di Venezia dà i seguenti rilevamenti:
Venezia 176° - Bologna 112°.

1010 97 EL chiede nuovamente a Venezia un'altra serie di rilevamenti:
Venezia 174° - Bologna 113°.

1015 L'aereo trasmette la sua posizione stimata e di attendere ordini.

1025 Si dice all'aereo di rilevare con il radiogoniometro di bordo le stazioni di Venezia e Bologna.

1045 L'aereo comunica di avere il radiogoniometro in avaria.

1050 Gli si comunica di rientrare alla base.

1135 L'aereo ammara. 924

CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSO
Prot. N. 1023/VI.
Data 2/10/946

O S S E R V A Z I O N I

In questa esercitazione si rileva che:

I rilevamenti radiogoniometrici delle due stazioni di Venezia e Bologna si sono riscontrati pressocchè perfetti dal controllo della posizione, che l'aereo, ha effettuato con rilevamenti visivi di punti fissi a terra.

E' la seconda volta che si tenta una esercitazione che avrebbe do-

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

vuto essere basata su navigazione con rilevamenti presi da bordo, ma inutilmente.

Il Comando della Idrobase di S.Andrea ha comunicato che uno dei R.D.C. (RG137) presenta i seguenti difetti: in vicinanza delle stazioni da radiogoniometrare saltuariamente funziona, allontanandosi dalle stesse oltre 50 km a causa di un continuo fruscio non è possibile eseguire le istruzioni.

IL DIRETTORE DEL CENTRO
(Magg. A.A.r.n. Pil. G. Bedetti)

CENTRO SOCCORSO AEREO
UFFICIO COMANDO

4/1 C.

RELAZIONE SULL'ESERCITAZIONE SVOLTASI IL GIORNO 17/9/946 TRA C.C.R.S. DI LINATE

E L'IDRO CANT Z 506 I9JB DELL'IDROBASE DI C DIMARE.=

Ore 13,30 -	ordine di operazione alla Sezione Idrobase La Spezia come da tele 374 M/1			
" 34 -	l'aereo decolla			
" 35 -	IMH	ILY	QRK?	(Mi sentite bene?)
" 36 -	ILY	IMH		Vi sento bene?
" 38 -	ILY	IMH		Aereo dep. ore 13,34
" 39 -	IMH	ILY		Ricevuto
" 44 -	ILY	19JB		Mi sentite?
" 44 -	19JB	ILY		Vi sento bene con forza 3/5
" 45 -	ILY	19JB		Ricevuto - sono partito ore 13,35 da Cadimare diret to a Capraia
" 50 -	19JB	ILY	RC	Date visibilità e condizioni meteorologiche della zona
" 51 -	ILY	19JB	RC	Aspettate
" 58 -	ILY	19JB		Condizioni meteorologiche - foschia nubi 500 m. ♣ mare leggermente mosso - vento da Sud-Est 10 Km/h
" 59 -	19JB	ILY	RC	
" 14,09 -	ILY	19JB		ore 14,08 mia posizione Capraia
" 10 -	19JB	ILY	RC	ora passate su 4781 Kc comunicando con Bologna e Milano per QTE

ASCOLTO SU 4781 Kcs

" 14,13 -	19JB	ILY	K	
" 13 -	19JB	ILY	K	
" 13½ -	ILY	19JB		Mi sentite?
" 14 -	19JB	ILY		Vi sento con intensità 1/5
" 14½ -	ILY	19JB		Qual'é il mio rilevamento.
" 16 -	19JB	ILY		Fate una serie di linee
" 16½ -	ILY	19JB	RC	MO - MO
" 17 -	19JB	ILY	RC	Da dove siete partito? Dove andate?
" 17½ -	ILY	19JB		Sono partito da Spezia ore 13,35 diretto a Vigna di Valle QTE? MO - MO
" 29 -	19JB	ILY	RC	Non posso fornirvi rilevamenti - La vostra nota é cattiva e variabile - fate una serie di V e poi una seria di linee
"				

ASCOLTO SU 6500 Kcs

" 14,56 -	ILY	IKO	K	
" 57 -	IKO	ILY	K	
" 58 -	ILY	IKO		Avete notizie di 19JB?
"	IKO	ILY		19JB é su 333,3 Kcs per QTE. Fornitemi i rileva=

922 -

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

Ore 13,30	- ordine di operazione alla Sezione Idrobase La Spezia come da tele 374 M/1			
"	34 - l'aereo decolla			
"	35 - IMH	ILY	QRK?	(Mi sentite bene?)
"	36 - ILY	IMH		Vi sento bene?
"	38 - ILY	IMH		Aereo dep. ore 13,34
"	39 - IMH	ILY		Ricevuto
"	44 - ILY	19JB		Mi sentite?
"	44 - 19JB	ILY		Vi sento bene con forza 3/5
"	45 - ILY	19JB		Ricevuto - sono partito ore 13,35 da Cadimare diretto a Capraia
"	50 - 19JB	ILY	RC	Date visibilità e condizioni meteorologiche della zona
"	51 - ILY	19JB	RC	Aspettate
"	58 - ILY	19JB		Condizioni meteorologiche - foschia nubi 500 m. à mare leggermente mosso - vento da Sud-Est 10 Km/h
"	59 - 19JB	ILY	RC	
"	14,09 - ILY	19JB		ore 14,08 mia posizione Capraia
"	10 - 19JB	ILY	RC	ora passate su 4781 Kc comunicando con Bologna e Milano per QTE

ASCOLTO SU 4781 Kcs

"	14,53 - 19JB	ILY	K	
"	13 - 19JB	ILY	K	
"	13½ - ILY	19JB		Mi sentite?
"	14 - 19JB	ILY		Vi sento con intensità 1/5
"	14½ - ILY	19JB		Qual'é il mio rilevamento.
"	16 - 19JB	ILY		Fate una serie di linee
"	16½ - ILY	19JB	RC	MO - MO
"	17 - 19JB	ILY	RC	Da dove siete partito? Dove andate?
"	17½ - ILY	19JB		Sono partito da Spezia ore 13,35 diretto a Vigna di Valle QTE? MO - MO
"	29 - 19JB	ILY	RC	Non posso fornirvi rilevamenti - La vostra nota é cattiva e variabile - fate una serie di V e poi una seria di linee
"				

ASCOLTO SU 6500 Kcs

"	14,56 - ILY	IKO	K	
"	57 - IKO	ILY	K	
"	58 - ILY	IKO		Avete notizie di 19JB?
"	15,09 - IKO	ILY		19JB é su 333,3 Kcs per QTE. Fornitemi i rilevamenti fatti su 4781 Kcs
"	13 - ILY	IKO	RC	at ore 14,53 - rilevamento ILY 175° ILA rilevamento 210°, - IKO - NIL
"	15 - ILY	IKO	RC?	
"	15 - IKO	ILY	RC	

922 -

I/.

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

CENTRO SOCCORSO AEREO (Linate)
UFFICIO COMANDO

44C,

RELAZIONE SULL'ESERCITAZIONE SVOLTASI IL GIORNO 17/9/946 TRA C.C.R.S. DI LINATE

E L'IDRO CANT Z 506 I9JB DELL'IDROBASE DI CADIMARE.=

Ore 13,30	- ordine di operazione alla Sezione Idrobase La Spezia come da tele 374 M/1			
"	34 - l'aereo decolla			
"	35 - IMH	ILY	QRK?	(Mi sentite bene?)
"	36 - ILY	IMH		Vi sento bene?
"	38 - ILY	IMH		Aereo dep. ore 13,34
"	39 - IMH	ILY		Ricevuto
"	44 - ILY	19JB		Mi sentite?
"	44 - 19JB	ILY		Vi sento bene con forza 3/5
"	45 - ILY	19JB		Ricevuto - sono partito ore 13,35 da Cadimare diret to a Capraia
"	50 - 19JB	ILY	RC	Date visibilità e condizioni meteorologiche della zona
"	51 - ILY	19JB	RC	Aspettate
"	58 - ILY	19JB		Condizioni meteorologiche - foschia nubi 500 m. ♠ mare leggermente mosso - vento da Sud-Est 10 Km/h
"	59 - 19JB	ILY	RC	
"	14,09 - ILY	19JB		ore 14,08 mia posizione Capraia
"	10 - 19JB	ILY	RC	ora passate su 4781 Kc comunicando con Bologna e Milano per QTE

ASCOLTO SU 4781 Kcs

"	14,13 - 19JB	ILY	K	
"	13 - 19JB	ILY	K	
"	13½ - ILY	19JB		Mi sentite?
"	14 - 19JB	ILY		Vi sento con intensità 1/5
"	14½ - ILY	19JB		Qual'é il mio rilevamento.
"	16 - 19JB	ILY		Fate una serie di linee
"	16½ - ILY	19JB	RC	MO - MO
"	17 - 19JB	ILY	RC	Da dove siete partito? Dove andate?
"	17½ - ILY	19JB		Sono partito da Spezia ore 13,35 diretto a Vigna di Valle QTE? MO - MO
"	29 - 19JB	ILY	RC	Non posso fornirvi rilevamenti - La vostra nota é cattiva e variabile - fate una serie di V e poi una seria di linee
"				

ASCOLTO SU 6500 Kcs

"	14,56 - ILY	IKO	K	
"	57 - IKO	ILY	K	
"	58 - ILY	IKO		Avete notizie di 19JB?
"	15,09 - IKO	ILY		19JB é su 333,3 Kcs per QTE. Fornitemi i rileva=

922 -

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

Ore 13,30 - ordine di operazione alla Sezione Idrobase La Spezia come da tele 374 M/1
" 34 - l'aereo decolla
" 35 - IMH ILY QRK? (Mi sentite bene?)
" 36 - ILY IMH Vi sento bene?
" 38 - ILY IMH Aereo dep. ore 13,34
" 39 - IMH ILY Ricevuto
" 44 - ILY 19JB Mi sentite?
" 44 - 19JB ILY Vi sento bene con forza 3/5
" 45 - ILY 19JB Ricevuto - sono partito ore 13,35 da Cadimare diret to a Capraia
" 50 - 19JB ILY RC Date visibilità e condizioni meteorologiche della zona
" 51 - ILY 19JB RC Aspettate
" 58 - ILY 19JB Condizioni meteorologiche - foschia nubi 500 m. ½ mare leggermente mosso - vento da Sud-Est 10 Km/h
" 59 - 19JB ILY RC
" 14,09 - ILY 19JB ore 14,08 mia posizione Capraia
" 10 - 19JB ILY RC ora passate su 4781 Kc comunicando con Bologna e Milano per QTE

ASCOLTO SU 4781 Kcs

" 14,13 - 19JB ILY K
" 13 - 19JB ILY K
" 13½ - ILY 19JB Mi sentite?
" 14 - 19JB ILY Vi sento con intensità 1/5
" 14½ - ILY 19JB Qual'é il mio rilevamento.
" 16 - 19JB ILY Fate una serie di linee
" 16½ - ILY 19JB RC MO - MO
" 17 - 19JB ILY RC Da dove siete partito? Dove andate?
" 17½ - ILY 19JB Sono partito da Spezia ore 13,35 diretto a Vigna di Valle QTE? MO - MO
" 29 - 19JB ILY RC Non posso fornirvi rilevamenti - La vostra nota é cattiva e variabile - fate una serie di V e poi una seria di linee
"

ASCOLTO SU 6500 Kcs

" 14,56 - ILY IKO K
" 57 - IKO ILY K
" 58 - ILY IKO Avete notizie di 19JB?
" 15,09 - IKO ILY 19JB é su 333,3 Kcs per QTE. Fornitemi i rileva= menti fatti su 4781 Kcs
" 13 - ILY IKO RC at ore 14,53 - rilevamento ILY 175° ILA rilevamen= to 210°,- IKO - NIL
" 15 - ILY IKO RC?
" 15 - IKO ILY RC

922 -

I/.

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

Ore 15,26	-	ILY	IKO	
" 46	-	19JB	ILY	AV
" 50	-	19JB	ILY	AR
" 50	-	19JB	ILY	AR
" 52	-	19JB	ILY	AR
" 53	-	19JB	ILY	AR
" 55	-	19JB	ILY	AR
" 59	-	19JB	ILY	AR
" 16,10	-	19JB	ILY	AR
" 20	-	19JB	ILY	AR
" 21	-	19jB	ILY	
" 30	-	ILY	19JB	
" 31	-	19JB	ILY	RR
" 35	-	CQ	ILY	

Rilevamento di 19JB da parte RDG di Roma e di 295° a ore 14,26.

Mi sentite?
Attenzione? Sto per ammarare a Vigna di Valle
BS + VA
Qui non ho nulla per voi chiudo stazione.

L'OPERATORE DI SERVIZIO
Mdo Forti Luigi

L'Ufficiale di servizio
Cap. Pasquale Pasquale

321

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

114C.

Esercitazione svolta il giorno 17/9/1946.

OSSERVAZIONI DEL CAPO DEL C.C.R.S.
DI MILANO .

1°)- COLLEGAMENTI TELEFONICI: Soddisfacenti .

2°)- COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i collegamenti sull'onda di 6500K Kc/s con Milano . Negativi per un certo periodo quelli tra l'aereo e Roma. Si presume che ciò sia da imputarsi a una zona di silenzio,dato che,altre volte,é capitato proprio nella zona tra la Capraia ed Orbetello di non riuscire a stabilire il contatto radio con I.K.O.

Su 4781 Kc/s l'aereo aveva una nota decisamente rauca e variabile per cui si desume che il marconista di bordo non avesse ben sintonizzato la stazione su detta frequenza ? In più Milano (R.D.G. Mezzate) pur sentendo l'aereo con forza 1/5 inspiegabilmente non gli ha fornito subito i rilevamenti.Poi dopo vario tempo ha passato un rilevamento errato di 6°. E' parere dello scrivente che Mezzate non funzioni a dovere come apparati R.D.G.,però é pure vero che i radiogoniometristi e gli R.T. di bordo si dilungano troppo in chiamate e chiacchiere radio perfettamente inutili .

Su 333 Kc/s contesto quanto asserito dall'osservatore del velivolo in quanto,come da brogliaccio di bordo del 19JB,il marconista che ha impiegato esattamente 5' per sintonizzare la stazione sulle onde lunghe,ha chiamato Milano una sola volta .In più Pisa,che come asserisce l'osservatore non é stata sentita dall'aereo, é stata sentita da Milano mentre rispondeva e I.K.I. stessa ha avvisato ILY che alle ore 15.00 il 19JB aveva chiamato Milano .

Evidentemente il marconista di bordo non si é sincerato,ricercando sulla scala del ricevitore,se le stazioni chiamate erano leggermente spostate rispetto alla sua sintonia che era intorno ai 345 Kc/s.

==========

Da quanto sopra esposto risulta che é necessario addestrare maggiormente il personale R.T. di bordo e quello dei radiogoniometri.In particolare gli R.T. di bordo devono avere quella giusta iniziativa e quella sicura capacità che permettano loro di sopperire alle eventuali imperfezioni meccaniche e agli eventuali inconvenienti che di volta in volta si possono presentare durante i voli .

IL CAPO DEL [illegible]

1924
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

DI MILANO .

1°)- COLLEGAMENTI TELEFONICI: Soddisfacenti .

2°)- COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i collegamenti sull'onda di 6500X Kc/s con Milano . Negativi per un certo periodo quelli tra l'aereo e Roma. Si presume che ciò sia da imputarsi a una zona di silenzio,dato che,altre volte,é capitato proprio nella zona tra la Capraia ed Orbetello di non riuscire a stabilire il contatto radio con I.K.O.

Su 4781 Kc/s l'aereo aveva una nota decisamente rauca e variabile per cui si desume che il marconista di bordo non avesse ben sintonizzato la stazione su detta frequenza ? In più Milano (R.D.G. Mezzate) pur sentendo l'aereo con forza 1/5 inspiegabilmente non gli ha fornito subito i rilevamenti.Poi dopo vario tempo ha passato un rilevamento errato di 6°. E' parere dello scrivente che Mezzate non funzioni a dovere come apparati R.D.G.,però é pure vero che i radiogoniometristi e gli R.T. di bordo si dilungano troppo in chiamate e chiacchiere radio perfettamente inutili .

Su 333 Kc/s contesto quanto asserito dall'osservatore del velivolo in quanto,come da brogliaccio di bordo del 19JB,il marconista che ha impiegato esattamente 5' per sintonizzare la stazione sulle onde lunghe,ha chiamato Milano una sola volta .In più Pisa,che come asserisce l'osservatore non é stata sentita dall'aereo, é stata sentita da Milano mentre rispondeva e I.K.I. stessa ha avvisato ILY che alle ore 15.00 il 19JB aveva chiamato Milano .

Evidentemente il marconista di bordo non si é sincerato,ricercando sulla scala del ricevitore,se le stazioni chiamate erano leggermente spostate rispetto alla sua sintonia che era intorno ai 345 Kc/s.

==========

Da quanto sopra esposto risulta che é necessario addestrare maggiormente il personale R.T. di bordo e quello dei radiogoniometri.In particolare gli R.T. di bordo devono avere quella giusta iniziativa e quella sicura capacità che permettano loro di sopperire alle eventuali imperfezioni meccaniche e agli eventuali inconvenienti che di volta in volta si possono presentare durante i voli .

IL CAPO [illegible]

920

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNN No. 78501/7

1926

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

H3A
(L)

From : Search and Rescue Service.

To : Laison Officer
A.F.S.C. F/LT. REID ROME.

Date : 7th October 1946.

Ref : 1067/C.12.

RECUE SEAPLANE AIRCRAFT STRENGTH
AND SERVICEABILITY AS AT 6/10/46.

VIGNA DI VALLE	No. 3	Serviceable 1	Unserviceable 2.
BRINDISI	13	2	11
TARANTO	16	10	6
CADIMARE	2	1	1
CAGLIARI	4	1	3
VENICE	4	2	2

The following are besides available :

URBE AIRPORT	No,1	BALTIMORE	SERVICEABLE
LINATE "	No.1	"	"
LECCE	No.1	FIGHTER	"

In case it is necessary the I.A.F. aircraft could be employed.

Inv.
P885 11/10

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND
RESCUE SERVICE
(Col. A.A.r.n. A. Del Monte)

Translated by Sgt.A.G.WIRTH

919 -

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

Centocelle li, 7/10/46

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT REID

Prot.n° 1067/C12

=R=O M A

Oggeto: Esistenza ed efficenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 6/10/46.-

-Vigna di Valle	n° 3	Efficenti	n°1	Inefficenti	n°2
Brindisi	n°13	"	" 2	"	" 11
- Taranto	n°16	"	" 10	"	" 6
- Cadimare	n° 2	"	" 1	"	" 1
Cagliari	n° 4	"	" 1	"	" 3
- Venezia	n° 4	"	" 2	"	" 2

Sono in oltre a disposizione :
- Aeroporto Urbe n° 1 Baltimore efficente
- Aeroporto Linate n°1 Baltimore efficente
- Aeroporto Lecce n°1 Caccia efficente .

In caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.a. A. Dal Monte)

314

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

H2A

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

TO : Air Forces Sub Commission, Hq. A.C. Rome

DATE : 2 October 1946

REF. : AFSC/M/501/Sigs

C.A.V. MILAN

B

Enclosed herewith for your information is a copy of the fortnightly report on the functioning of C.A.V. Linate Airfield, Milan.

Enclosure:
Report Prot. No 25/RS
dated 27/9/1946

D.G. REID F/O
Commanding
AFSC/Milan

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

AIR FORCES SUB-COMMISSION
0764
p/o - Joint

917

412B
(t)

RELIEF CENTRE MILAN
- COMMAND -
nº 25/RS

Linate (Milan) 27/9/46

TO : ALLIED SUB-COMMISSION FOR THE
AIR FORCES
M I L A N

SUBJECT : Reports on the deficiencies of the service dating from September 27th, 1946.

1) - TELEPHONIC COMMUNICATIONS. -
Interruptions of the lines : few and of a brief period;
Good progress is being made upon the rapidness in obtaining the city's communications by means of the Stipel circuits i.e. by placing before the same communications the words "Salvage of human beings".

Rather satisfactory results have been also obtained by using English lines shere Supervisors grant the order to pass with precedings over telephonic communications of the Aircraft Safety Centre of Milan;

Taking the chance from a visit of Cap; Merli to ROME applications have been forwarded to the Communications Inspectorate of the Air Ministry for getting lines from Bologna to Venice. Assurance has been obtained, however, that these two circuits will be furnished.

2) - WIRELESS COMMUNICATIONS . -
Satisfactory are the results made upon the service with 6500 Kc/s; although with the usual interferences caused by stations of the Press which at times cover the area.

In order to be joint up with the Aircraft Safety Centre of Marseille one is in expectation of the appropriate wave lenghth for which preliminary measures have been taken with Capt. REID.- The R.D.F. of the short-wave station of Mezzate is not yet in working order. An English specialist sent to the spot has tried to put in order the appliance for the minimum and that of direction. A proof-trial effected to-day with the aeroplane Baltimore 03 NC, two significant reliefs have been obtained with good approximations, a third one with an error of 8º; the experimente had afterwards to be suspended as the contrivance of the minimum did not work.

See Note

At the Radio Station the experiment was conducted in the presence of two English specialists, who, although trying to put into momentary efficiency the R.D.F.,they did not succeed in their intent. That Sub-Commission is begged to be concerned in placing into efficiency the a/m R.D.F. As to what regards the "Vehicle 1000" of

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

Interruptions of the lines : few and of a brief period;
Good progress is being made upon the rapidness in obtaining the city's communications by means of the Stipel circuits i.e. by placing before the same communications the words "Salvage of human beings".

Rather satisfactory results have been also obtained by using English lines shere Supervisors grant the order to pass with precedings over telephonic communications of the Aircraft Safety Centre of Milan;

Taking the chance from a visit of Cap; Merli to ROME applications have been forwarded to the Communications Inspectorate of the Air Ministry for getting lines from Bologna to Venice. Assurance has been obtained, however, that these two circuits will be furnished.

2) - WIRELESS COMMUNICATIONS . -
Satisfactory are the results made upon the service with 6500 Kc/s; although with the usual interferences caused by stations of the Press which at times cover the area.

In order to be joint up with the Aircraft Safety Centre of Marseille one is in expectation of the appropriate wave lenghth for which preliminary measures have been taken with Capt. REID.- The R.D.F. of the short-wave station of Mezzate is not yet in working order. An English specialist sent to the spot has tried to put in order the appliance for the minimum and that of direction. A proof-trial effected to-day with the aeroplane Baltimore 03 NC, two significant reliefs have been obtained with good approximations, a third one with an error of 8°; the experimente had afterwards to be suspended as the contrivance of the minimum did not work.

At the Radio Station the experiment was conducted in the presence of two English specialists, who, although trying to put into momentary efficiency the R.D.F.,they did not succeed in their intent. That Sub-Commission is begged to be concerned in placing into efficiency the a/m R.D.F. As to what regards the "Vehicle 1000" of the Milan Relief Centre, the Rome Inspectorate of Communications has been concerned to give and order to the "Telesection" of the 1 Z.A.T. for a second "Vehicle 1000" exclusively for the services of the Relief Centre.

3) - EXPERIMENTS EFFECTED IN THE FORTNIGHT. -
N) 1 has been effected with the Cant/Z 506 19 JB of La Spezia on the 17/9 with satisfactory result as to what regards the connections on 6500 Kc/s; negative on 478L Kc/s in R.D.F. short wave; rather satisfactory as to what regards R.D.F. middle wave. In such an experiment for the first time has been used the R.D.F. middle wave of Genova; it gave good results as to what regards the training of the

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

personnel, but doubtful ones as to what regards the appropriate reliefs, which had a wrong result of 5°.
The writer thinks that the defects observed on R.D.F middle wave depended by the scarce irradiation of the transmitter on board.
It is proposed again to supply the Cant/Z 506 with transmitter of the type "320 ter" and this proposal has yet been submitted to the attention of the Air Ministry Communications Inspectorate who assured that as soon as possible the Safety Hydroes will be gradually modified in such a sense;
N°1 experiment affected by a Baltimeore Aircraft of Lingte on the 27/9 with the results which have been reported in the paragraphg: R.T. Communications.

4°) - RELIEF MISSION EFFECTED IN THE FORTNIGHT : N.N. .../.../.../...

5°) - SUPPLIES AND MATERIALS. - The local Baltimore Section has not yet received the extraordinary assignation of petrol for relief flights; That Sub-Commission is begged to hurry the competent Offices to avoid the suspensions of the experiments with the above-mentioned airplanes for want of fuel. The Baltimore aircrafts are still in want of the assignment of the board material for the relief.

6°) - CENTRE PERSONNEL. - Rather trained.

7°) - POLE AIRCRAFTS MOVEMENT. - See as referred in the report dated on 27th August.

THE COMMANDING OFFICER
OF THE RELIEF CENTRE
(Capt; A.A.r;n;Pil. E. MERLI)

- Translated by Eng. clerk.

915 -

Ref H/7 D/F at Milan. R.A.F. fitting party have been temporarily

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

gradually modified in such a sense;
N°1 experiment affected by a Baltimeore Aircraft of Lingate on the 27/9 with the results which have been reported in the paragraphg: R.T. Communications.

4°) - RELIEF MISSION EFFECTED IN THE FORTNIGHT : N.N. .../.../.../...

5°) - SUPPLIES AND MATERIALS. - The local Baltimore Section has not yet received the extraordinary assignation of petrol for relief flights; That Sub-Commission is begged to hurry the competent Offices to avoid the suspensions of the experiments with the above-mentioned airplanes for want of fuel. The Baltimore aircrafts are still in want of the assignment of the board material for the relief.

6°) - CENTRE PERSONNEL. - Rather trained.

7°) - POLE AIRCRAFTS MOVEMENT. - See as referred in the report dated on 27th August.

THE COMMANDING OFFICER
OF THE RELIEF CENTRE
(Capt; A.A.r;n;Pil. E. MERLI)

- Translated by Eng. Clerk.

JHC

Ref A/F D/F at Milan. R.A.F. fitting party have been temporarily withdrawn but will return and efforts are being made to supply a new set if present one not available

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

CENTRO SOCCORSO MILANO (Linate)
UFFICIO COMANDO

42B

Linate (Milano) 27/9/1946

Prot. n° 25 /RS

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE
M I L A N O

OGGETTO : Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 14 al 27 Settembre 1945.-

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE- Interruzioni delle linee: poche e di breve durata. Buoni progressi sono stati fatti sulla rapidità nell'ottenere le comunicazioni interurbane attraverso i circuiti della Stipel premettendo alle comunicazioni stesse la dicitura:"Salvezza Vite Umane". Si sono ottenuti pure dei risultati soddisfacenti usando le linee inglesi dove i Supervisors hanno dato l'ordine di passare le comunicazioni telefoniche dell'Aircraft Safety Centre di Milano con precedenza.-
In occasione del viaggio del Cap.Merli a Roma sono state richieste all'Ispettorato Comunicazioni del Ministero dell'Aeronautica le linee con Venezia e Bologna. Si è ottenuta assicurazione che in breve tempo saranno forniti questi due circuiti.

2°) - COMUNICAZIONI R.T. - Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s. Sempre,però,le solite interferenze di stazioni della stampa che coprono,a tratti, totalmente la zona. Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia si è in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento col Cap.REID.- Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non è ancora a punto. Uno specialista inglese,inviato sul posto, ha cercato di sistemare il dispositivo del minimo e del senso. Alla prova pratica effettuata in volo in data odierna con l'aereo Baltimore 03 MC si sono ottenuti due rilevamenti con buona approssimazione,il terzo con un errore di 8° ed in seguito si è dovuto sospendere l'esercitazione dato che il dispositivo del minimo non ha più funzionato. Nei locali del Radiogoniometro erano presenti,durante l'esercitazione, i due specialisti inglesi che pur cercando di rimettere momentaneamente in efficienza il radiogoniometro non sono giusciti nel loro intento. Si prega Codesta Sottocommissione di volersi interessare per la messa a punto del succitato radiogoniometro. Per quanto concerne il"Carro 1000" del Centro Soccorso di Milano è stato interessato l'Ispettorato Comunicazioni di Roma che ha ordinato alla Telesezione della 1^Z.A.T. di approntare un secondo "carro 1000" esclusivamente per il servizio del Centro Soccorso.

3°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA.- N° 1 svolta con il Cant/Z 506 19 JB di La Spezia il giorno 17/9 con esito soddisfacente per quanto concerne i collegamenti su 6500 Kc/s ; negativo su 4781 Kc/s in radiogoniometria onde corte; abbastanza soddisfacente per quanto riguarda la radiogoniometria in onde medie. In tale esercitazione è stato usato per la prima volta il Radiogoniometro ad onde medie di Genova che ha dato risultati buoni per quanto concerne l'addestramento del personale ma dubbi per quanto riguarda i rilevamenti veri e propri che sono risultati errati di 5°. E' opinione dello scrivente che gl'inconvenienti riscontrati sulla radiogoniometria in onde medie siano dipesi da scarsa irradiazione del trasmettitore di bordo. Si propone ancora una volta di dotare i Cant/Z 506 di trasmettitori del tipo "320 ter" cosa che è già stata fatta presente all'Ispettorato Comunicazioni del Ministero il quale ha dato assicurazione che al più presto gl'idro soccorso saranno gradualmente modificati in tal senso.

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

OGGETTO : Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 14 al 27 Settembre 1946.-

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE- Interruzioni delle linee: poche e di breve durata. Buoni progressi sono stati fatti sulla rapidità nell'ottenere le comunicazioni interurbane attraverso i circuiti della Stipel premettendo alle comunicazioni stesse la dicitura:"Salvezza Vite Umane". Si sono ottenuti pure dei risultati soddisfacenti usando le linee inglesi dove i Supervisors hanno dato l'ordine di passare le comunicazioni telefoniche dell'Aircraft Safety Centre di Milano con precedenza.-
In occasione del viaggio del Cap.Merli a Roma sono state richieste all'Ispettorato Comunicazioni del Ministero dell'Aeronautica le linee con Venezia e Bologna. Si è ottenuta assicurazione che in breve tempo saranno forniti questi due circuiti.

2°) - COMUNICAZIONI R.T. - Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s. Sempre,però,le solite interferenze di stazioni della stampa che coprono,a tratti, totalmente la zona. Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia si è in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento col Cap.REID.- Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non è ancora a punto. Uno specialista inglese,inviato sul posto, ha cercato di sistemare il dispositivo del minimo e del senso. Alla prova pratica effettuata in volo in data odierna con l'aereo Baltimore 03 NC si sono ottenuti due rilevamenti con buona approssimazione,il terzo con un errore di 8° ed in seguito si è dovuto sospendere l'esercitazione dato che il dispositivo del minimo non ha più funzionato. Nei locali del Radiogoniometro erano presenti,durante l'esercitazione, i due specialisti inglesi che pur cercando di rimettere momentaneamente in efficienza il radiogoniometro non sono riusciti nel loro intento. Si prega Codesta Sottocommissione di volersi interessare per la messa a punto del succitato radiogoniometro. Per quanto concerne il"Carro 1000" del Centro Soccorso di Milano è stato interessato l'Ispettorato Comunicazioni di Roma che ha ordinato alla Telesezione della 1^Z.A.T. di approntare un secondo "carro 1000" esclusivamente per il servizio del Centro Soccorso.

3°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA.- N° 1 svolta con il Cant/Z 506 19 JB di La Spezia il giorno 17/9 con esito soddisfacente per quanto concerne i collegamenti su 6500 Kc/s ; negativo su 4781 Kc/s in radiogoniometria onde corte; abbastanza soddisfacente per quanto riguarda la radiogoniometria in onde medie. In tale esercitazione è stato usato per la prima volta il Radiogoniometro ad onde medie di Genova che ha dato risultati buoni per quanto concerne l'addestramento del personale ma dubbi per quanto riguarda i rilevamenti veri e propri che sono risultati errati di 5°. E' opinione dello scrivente che gl'inconvenienti riscontrati sulla radiogoniometria in onde medie siano dipesi da scarsa irradiazione del trasmettitore di bordo. Si propone ancora una volta di dotare i Cant/Z 506 di trasmettitori del tipo "320 ter" cosa che è già stata fatta presente all'Ispettorato Comunicazioni del Ministero il quale ha dato assicurazione che al più presto gl'idro soccorso saranno gradualmente modificati in tal senso.
N° 1 svolta con aereo Baltimore di Linate il giorno 27/9 con esito di cui al paragrafo:Comunicazioni R.T. -

4°) - MISSIONI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA : N.N.

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

5°) - RIFORNIMENTI MATERIALE.- La locale Sezione Baltimore non ha ancora ricevuto l'assegnazione straordinaria di benzina per i voli di soccorso. Pregasi Codesta sottocommissione di voler far pressione sugli Enti competenti affinchè si eviti che vengano sospese le esercitazioni con detti velivoli per mancanza di carburante. I Baltimore mancano ancora della dotazione di materiale di bordo per il Soccorso.

6°) - PERSONALE CENTRO.- Abbastanza addestrato.-

7°) - MOVIMENTI VELIVOLI POLACCHI.- Vale quanto detto nella relazione del 27 Agosto.-

IL COMANDANTE DEL CENTRO SOCCORSO
(Capitano A.A.r.n. Pil. Edgardo MERLI)

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

1936

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

4 1 A
(L)

FROM: SEARCH AND RESCUE CO-ORDINATION CE ER - VENICE -

TO: AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED COMMISSION -ROME -

DATE: SEPTEMBER 25TH 1946

REF: 219/V7

151A on 40/1/Box Rel.

FORTNIGHTLY REPORT- FROM SEPTEMBER 11TH TO SEPTEMBER 25TH 1946.

With reference to letter AFSC dated August 1st. 1946.

During the above mentioned period, a normal activity concerning flight warnings and transmission of metereologic bulletins has been carried out. We wish to point out that airfield landing is often obtained only at 08.30 and 09.00 hours in the morning from the R.A.F. Station of Udine. We also wish to point out to you that such a delay may cause disturbances to the aircraft service, especially during the bad season.

On the 24th of September an exercise was carried out by an aircraft of the Seaplane Base of S. Andrea. The aircraft was given instructions to fly on a 175o direction and to be contacted after 35 minutes of flight. The contact was made on the established position. Then the aircraft was ordered to contact the stations of Venice and Bologna with the R.D.G. of board. But, as the craft communicated that its R.D.G. was damaged, it was ordered to reenter the base.

Four allied aircraft were also searched during the said period, but only two of them could be traced.

The functioning of the telephonic lines is satisfactory; the direct telephone line with Gorizia is being organized.

Ground stations radio contacts have been fine.

THE DIRECTOR OF THE C.C.R.S.
MAJ. A.A.F.n. FIL. C. BERTOTTO

Translated by: Eva ROSATI

P875
11/10
UR/11/Air
912

1937

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

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
VENEZIA

Venezia li 25.9.46. 419

ALLA "AIR FORCE SUB-COMMISSION"
" ALLIED COMMISSION"
MILANO

Prot. 219/V7

O G G E T T O/ Rélazione quindicinale per il periodo 11.9.46 = 25.9.46.

Riferimento Lettera dell'Air Force Sub-Commission del 1.8.46

Durante il periodo in oggetto, è stata svolta normale attività riguardante preavvisi di rotte aeree e trasmissione di bollettini meteorologici. Si fa presente che l'atterrabilità aeropor= ti molto spesso non si riesce ad avere dalla stazione R.A.F. di Udine, che alle ore 0830 0900 del mattino. Si fa presente ciò affinchè, specie per la cattiva stagione, tale ritardo non porti disguidi sul servizio e partenza aeromobili.

Il giorno 24 Settembre è stata effettuata una esercitazione con un velivolo della Base Idrovolanti di S.Andrea. Ve= niva pertanto ordinato all'aereo di tenere una direzione di 175° e di farsi rilevare dopo 35 minuti di volo. Il rilevamento è avvenuto sulla posizione prestabilita. Veniva allora ordinato all'aereo di ri= levare le stazioni di Venezia e Bologna con il radiogoniometro di bordo/ Avendo l'aereo comunicato di avere il radiogoniometro in avaria, gli veniva ordinato di rientrare alla base.

Sempre durante il periodo in oggetto, sono stati ricercati 4 velivoli alleati di cui solo due sono stati ritrovati.

Il funzionamento delle linee telefoniche è sod= disfacente; è in approntamento la linea telefonica diretta con Gorizia.

Ottimi sono stati i collegamenti radio fra pun= ti fissi a terra.

IL Direttore
(Magg. A. A. r.s. Pil. Cav. Bertotto)

911

1938

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

40 A.

FROM :- AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C., ROME.

TO :- ITALIAN AIR MINISTRY.

DATE :- 9th OCTOBER, 1946.

REF. :- AFSC/AB/1/AIR.

W/T CALLSIGNS FOR ITALIAN AIR SEA RESCUE AIRCRAFT.

34 B.

This Sub-Commission is pleased to concur with your letter 4/15217/13-5/3137 Coll dated 7th September 1946.

It is further confirmed that the new callsigns allotted by A.M.I. Italy for use of C.C.R.S. Rimini are A.S.R. plus U,V, or W plus a figure 1 to 9.

When C.C.R.S. Catania commences operation a further application will be made to allot additional callsigns as desired by the Italian Air Ministry. A positive answer to this request will be given as a matter of course.

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

910

39A
(C)

FROM: SEARCH AND RESCUE CENTER - CENTOCELLE

TO: STATO MAGGIORE 1ST UNIT
A.S.C. FL/LT REID
WING COMMAND BALTIMORE
AIRFIELD URBE
C.C.R.S.

P. 790
1000 8/10

DATE: SEPTEMBER 26TH 1946

REF: 999/C1

REPORT ON COMBINED EXERCISE BETWEEN A CANT.Z 506 OF THE ELMAS CENTER AND A BALTIMORE AIRCRAFT OF THE URBE AIRFIELD

Ordered by the C.C.R.S. Direction and controlled by the same, a combined search and rescue exercise has been carried out on the present date to which have taken part no.1 Cant. 506 of the Elmas Seaplane Base and no.1 Baltimore of the Urbe Airfield.

PURPOSE OF THE EXERCISE

a) training of personnel to search and rescue operations.
b) " " " " of C.C.R.S. to direct search and rescue operations.
c) control efficiency of radio contacts on a 6500 Kc.s. frequency.
d) control efficiency and speed of R.D.G. services.

AIRCRAFT - NOMINATIVES - PILOTS WHO HAVE TAKEN PART TO THE EXERCISE*
NO1 Cant.Z 506 nom. 37ZK Pilot CAptain TOSCHI
NO1 Baltimore " 37RM " 2nd LT. LONGANO

OPERATION ORDER
See attached copies No. 1,2,-

DEVELOPMENT OF THE EXERCISE -
Exercise carried out by Cant. Z 506, 37ZK.-

07.37	hours	Cant takes off Elmas Base
08.32	"	37 ZK contacts IKO
08.35	"	Communicates its position: 39o02 N. 09o54 E.
08.40	"	Mete bulletin is requested
08.57	"	37ZK transmits bulletin: quota 400m.- Clouds 800m. Visibility 20 Km. Covering 3/10. Sea smooth.
09.06	"	Aircraft is ordered to keep contact with IKO on a 6500 Kc/s. frequency: fly on 40oN. -11oE. q. 1.200m. Location reached it is to contact IKO -ILE - ILD-.
10.05	"	Aircraft is contacted by IKO on 218o- by ILE on 062o- by ILD on 250o. Position 39o,46 N- 10o,27 E.
10.20	"	Aircraft is informed that location is not 40oN- 11oE. and to repeat bearings.
10.28	"	Aircraft is contacted by IKO on 221o- ILE on 056o- ILD on 252o. Position: 39o,51 N.-10o,16 E.
10.30	"	Aircraft informs that location at 09.51 hours was 40oN 11o E (esteemed).

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

REPORT ON COMBINED EXERCISE BETWEEN A CANT.Z 506 OF THE ELMAS CENTER AND A BALTIMORE AIRCRAFT OF THE URBE AIRFIELD

Ordered by the C.C.R.S. Direction and controlled by the same, a combined search and rescue exercise has been carried out on the present date to which have taken part no.1 Cant. 506 of the Elmas Seaplane Base and no.1 Baltimore of the Urbe Airfield.

PURPOSE OF THE EXERCISE

a) training of personnel to search and rescue operations.
b) " " " " of C.C.R.S. to direct search and rescue operations.
c) control efficiency of radio contacts on a 6500 Kc.s. frequency.
d) control efficiency and speed of R.D.G. services.

AIRCRAFT - NOMINATIVES - PILOTS WHO HAVE TAKEN PART TO THE EXERCISE*

NO1 Cant.Z 506 nom. 37ZK Pilot CAptain TOSCHI
NO1 Baltimore " 37NM " 2nd LT. LONGANO

OPERATION ORDER

See attached copies No. 1,2,-

DEVELOPMENT OF THE EXERCISE -

Exercise carried out by Cant. Z 506, 37ZK.-

309 -

07.37 hours Cant takes off Elmas Base
08.32 " 37 ZK contacts IKO
08.35 " Communicates its position: 39o02 N. 09o54 E.
08.40 " Mete bulletin is requested
08.57 " 37ZK transmits bulletin: quota 400m.- Clouds 800m. Visibility 20 Km. Covering 3/10. Sea smooth.
09.06 " Aircraft is ordered to keep contact with IKO on a 6500 Kc/s. frequency: fly on 40oN. -11oE. 1.200m. Location reached it is to contact IKO -ILE - ILD-.
10.05 " Aircraft is contacted by IKO on 218o- by ILE on 062o- by ILD on 250o. Position 39o,48 N- 10o,27 E.
10.20 " Aircraft is informed that location is not 40oN- 11oE. and to repeat bearings.
10.28 " Aircraft is contacted by IKO on 221o- ILE on 056o- ILD on 252o. Position: 39o,51 N.-10o,16 E.
10.30 " Aircraft informs that location at 09.51 hours was 40oN 11o E (esteemed).
10.35 " 37ZK communicates its location: 40oN- 11o E.
10.50 " Aircraft is informed as follows: re-enter keeping contact with IKO on a 6500 Kc/s frequency.- 1st bearing has found you moved of 38 Km S.W. 2nd bearing has given your location worse than on the first bearing.
10.59 " Aircraft transmits: at 10.10 hours esteemed location has been controlled with Radio Beacons of Elmas and Olbia. I re-enter going towards W. in order to control location

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

11.00 We answer " all right ".
11.16 Controlled position of aircraft after it touched the coast was of 40o,04 N- 09o,42 E.
11.20 37ZK is asked to inform at what time it intends to arrive to the base. It replies : at 11.45 hours;
11.40 37ZK closes its station for landing.
11.43 37ZK has landed as the exercise is over.-

EXERCISE DEVELOPMENT

Exercise carried out by Baltimore 03 NM:

08.38-Order to operate is transmitted to Urbe Airfield- Operation Office
09.07 Baltimore 03 NM takes off.
09.35 Aircraft is asked if it has reached location.
09.37-03 NM informs it is passing on 333Kc/s.
09.45 " " asks IKO for bearings. IKO contact is ; 205o.R.G.T. auxiliary crafts have not heard aircraft's request.
10;00 03 informs it is re-entering ; reason ;lack of fuel.
10.07 We communicate to the aircraft to remain on a 6500 Kc/s. frequency and to go towards position 40oN-11o E.-
10.25 03 NM confirms it is returning to the base.
10.27 We communicate to 03 NM ; please explain more clearly reason of return. Is not Baltimore autonomy of three hours? Why have you communicated re-entering after 50 minutes?
10.35 03 NM transmits that pilot will explain more clearly by telephone at re-entering.
11.05 From Urbe it is communicated that Baltimore has landed at 10.45 hours.

OBSERVATIONS-

1) Radio contacts on 6500 Kc/s frquency have been good as usual, both with Cant.Z 506 as with Baltimore.

2) The present exercise has clearly shown that it is absolutely necessary to repeat more frequently search and rescue exercises, in order to train the personnel to reach the utmost efficiency. And particularly with the C.C.R.S. of Elmas of recent organization. Cant.Z 506 has not reached established location and by the bearings received,we have noticed that it had changed route of about 38 km. SW from the established location. In fact the contacts made by R.D.G. of IKO (218) - ILE(062o) - ILD (250o) marked location as 39o,48N-10o,16E. So the aircraft was given order to remain on its position and to make contact again. The head crew confirmed that the position esteemed was 40oN-11oE. The new bearings are the following: IKO 221o-ILE 056o-ILD 252o. The position is: 39o,51N-10o,16 E. As may be seen it is worse than the first and the aircraft is found to have moved of about 60 Km. from the established position. The reasons given may be the following: there has been a mistake done by the R.D.G. or the aircraft has not reached the position ordered. It is also to be borne in mind that usually bearings are given by the R.D.G. with a certain delay that may somewhat excuse the erred location. The first supposition is to be excluded because it is known and it has also been confirmed in recent circumstances that R.D.G. and in particular the three

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

Office
09.07 Baltimore 03 NM takes off.
09.35 Aircraft is asked if it has reached location.
09.37-03 NM informs it is passing on 333Kc/s.
09.45 " " asks IKO for bearings. IKO contact is ; 205c.R.G.T. auxiliary crafts have not heard aircraft's request.
10;00 03 informs it is re-entering ; reason ;lack of fuel.
10.07 We communicate to the aircraft to remain on a 6500 Kc/s. frequency and to go towards position 40oN-11o E.-
10.25 03 NM confirms it is returning to the base.
10.27 We communicate to 03 NM ; please explain more clearly reason of return. Is not Baltimore autonomy of three hours? Why have you communicated re-entering after 50 minutes?
10.35 03 NM transmits that pilot will explain more clearly by telephone at re-entering.
11.05 From Urbe it is communicated that Baltimore has landed at 10.45 hours.

908

OBSERVATIONS-

1) Radio contacts on 6500 Kc/s frquency have been good as usual, both with Cant.Z 506 as with Baltimore.

2) The present exercise has clearly shown that it is absolutely necessary to repeat more frequently search and rescue exercises, in order to train the personnel to reach the utmost efficiency. And particularly with the C.C.R.S. of Elmas of recent organization. Cant.Z 506 has not reached established location and by the bearings received,we have noticed that it had changed route of about 30 km. SW from the established location. In fact the contacts made by R.D.G. of IKO (218) - ILE(062c) - ILD (250o) marked location as 39o,48N-10o,16E. So the aircraft was given order to remain on its position and to make contact again. The head crew confirmed that the position esteemed was 40oN-11oE. The new bearings are the following: IKO 221o-ILE 056o-IID 252o. The position is: 39o,51N-10o,16 E. As may be seen it is worse than the first and the aircraft is found to have moved of about 60 Km. from the established position. The reasons given may be the following: there has been a mistake done by the R.D.G. or the aircraft has not reached the position ordered. It is also to be borne in mind that usually bearings are given by the R.D.G. with a certain delay that may somewhat excuse the erred location. The first supposition is to be excluded because it is known and it has also been confirmed in recent circumstances that R.D.G. and in particular the three mentioned ones, are functioning well. The second supposition is to be considered more reliable even if it is due to an erroneous compensation of the compass.

3) The aircraft Baltimore after having probably reached the established location in the operation order, has made contact only with IKO (205) and it has not requested contact at the same time or it has not had the bearings of ILE and ILD ,so it has been impossible to establish the location reached by the aircraft.

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

At 10.00 hours Baltimore, passed on a 6500 Kc/s frequency ,communicates that it is returning to its base for lack of fuel, that is after almost after 50' flight. Confirmation of return is requested and the aircraft confirms its return for lack of fuel. As soon as it lands, Capt. MARESCALCHI of the Wing Operation Office, justifies the return of the craft due to indisposition of the pilot S.TEN. LONGARO who had the transmission say that the plane was to re-enter for lack of fuel in order not to affect the crew's morale. Capt. MARESCALCHI adds that the indisposition of the pilot was caused by the night duty precedently done by the officer. For these reasons the second part of the exercise, which had as its aim the crossing of two planes, has not taken place.

THE HEAD OF THE C.C.R.S.
MAG. ZENNARO

OBSERVATIONS OF THE SEARCH RESCUE SERVICE DIRECTOR

Disagreement between location established by aircraft Cant.Z. 506 and that marked by the fixed R.D.G.

Although it is not possible to discuss the precision of the location established by the Cant.Z. 506, the writer points out that the three bearings made two times, by the fixed R.D.G. were such as to determine a well established position of the aircraft, believes that in any case it is always best to consider the latter data as they should at any rate contain less errors.
Further exercises will be carried out to find out if the same disagreement will happen again.

Return of aircraft Baltimore before the end of the exercise.

The writer signals to the Baltimore Wing Command the opportunity of issuing orders so as to avoid that the crew on daily duty for the Rescue Service be not allowed to do night duty thus weakening their efficiency.

THE DIRECTOR OF THE C.C.R.S.
COL. A. DELL MONTE

907

I think this should be looked into.

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

place.

THE HEAD OF THE C.C.R.S.
MAG. ZENNARO

OBSERVATIONS OF THE SEARCH RESCUE SERVICE DIRECTOR

Disagreement between location established by aircraft Cant.Z. 506 and that marked by the fixed R.D.G.

Although it is not possible to discuss the precision of the location established by the Cant.Z. 506, the writer points out that the three bearings made two times, by the fixed R.D.G. were such as to determine a well established position of the aircraft, believes that in any case it is always best to consider the latter data as they should at any rate contain less errors.
Further exercises will be carried out to find out if the same disagreement will happen again.

Return of aircraft Baltimore before the end of the exercise.

The writer signals to the Baltimore Wing Command the opportunity of issuing orders so as to avoid that the crew on daily duty for the Rescue Service be not allowed to do night duty thus weakening their efficiency.

THE DIRECTOR OF THE C.C.R.S.
COL. A. DEL MONTE

907

-3-

-X- Flt Lt.

I think this should be looked into.
Either he was on night duty in which case he should not have been detailed or else if he was duty he should take action with the Medical Authorities.

Air I.

14/10.

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

1945

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

ATTACHED COPY NO.1

ELMAS AND CENTOCELLE AIR RESCUE
950/L1 25/9/46/./ AIR RESCUE CENTOCELLE/./ ARRANGEMENT BE MADE FOR CANT.Z 506 TO BE READY TO LEAVE TO-MORROW ON A COMBINED AIR RESCUE EXERCISE WITH AN AIRCRAFT OF THIS CENTER. CANT. Z. 506 IS TO TAKE OFF ABOUT 07.30 HOURS AND REACH POINT 39oN 10oE AND THERE BE CONTACTED BY THE CAGLIARI R.D.G./ AIRCRAFT WILL CONTROL POSITION WITH RADIO RANGE BEACONS OF ELMAS AND OLBIA/./ AFTER WHICH IT IS TO CONTACT IKO FREQUENCY 6500 Kc/s. TO RECEIVE ORDERS AND BECAUSE IN THE SECOND PHASE THE EXERCISE WILL BE DIRECTED BY THIS AIR RESCUE /./ COMMUNICATE NAME R.T. AIRCRAFT AND NAME OF HEAD-CREW AND SIGNAL AS SOON AS THE AIRCRAFT TAKES OFF/./
SIGNED COL. DEL MONTE

AAM 1140.

1946

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

398

ALLEGATO N°1

AEROSOCCORSO CENTOCELLE AT AEROSOCCORSO ELMAS.
950/E1 25/9/946 /./ AEROSOCCORSO CENTOCELLE/./DISTORRE CHE DOMANI 26/9 VELIVOLO CANT.Z 506 SIA PRONTO A PARTIRE PER UNA ESERCITAZIONE SOCCORSO COMBINATA CON UN VELIVOLO QUESTO CENTRO/./VELIVOLO CANT.Z.DOVRA' DECOLLARE INTORNO ALLE ORE 07,30 ET RAGGIUNGERE PUNTO 39°N 10°E OVE SI FARA' RILEVARE DAI R.D.C. CAGLIARI/./VELIVOLO CONTROLLERA' POSIZIONE CON RADIOFARI DI ELMAS ET OLBIA/./CONTROLLATA LA POSIZIONE SI COLLEGHERA' CON IKO FREQUENZA 6500Kc/sPER RICEVERE ORDINI ET PERCHE' NELLA SECONDA FASE L'ESERCITAZIONE SARA' DIRETTA DA QUESTO AEROSOCCORSO/./COMUNICARE NOMINATIVO R.T.VELIVOLO ET NOME CAPOEQUIPAGGIO ET SEGNALAZIONE DELL'AVVENUTA PARTENZA DELL'AEREO/./
FIRMATO COL.DEL MONTE.

905

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

ATTACHED COPY NO.2

390
(e)

AIR RESCUE CENTOCELLE

BALTIMORE AIR WING

955/C.1 26/9/46 /./ AIR RESCUE CENTOCELLE/./ BALTIMORE IS TO LEAVE RIGHT AWAY FOR RESCUE EXERCISE AND REACH LOCATION 41oN 12oE./ THEN IT IS TO BE CONTACTED BY R.D.G. TRO ,IIL, ILD/./ AFTER WHICH IT IS TO PASS ON A 6500 FREQUENCY AND RECEIVE ORDERS FROM TRO/./ STEED IN R.D.G. TRAFFIC IS RECOMMENDED/./ SIGNED COL.DEL MONTE

Oct 1946.

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

390

ALLEGATO N° 2

AEROSOCCORSO CENTOCELLE AEROSOCCORSO
AT AEROSTORMO BALTIMORE URBE

955/C.1. 26/9/946 /./ AEROSOCCORSO CENTOCELLE/./ VELIVOLO BALTIMORE PARTA SUBITO PER ESERCITAZIONE DI SOCCORSO ET RAGGIUNGE POSIZIONE 41°N 12°E././RAGGIUNTO PUNTO INDICATO VELIVOLO SI FARA RILEVARE DA RADIOGONIOMETRO IKO+IME+ILD/./ OTTENUTI I RILEVAMENTI VELIVOLO PASSI SULLA FREQUENZA DI 6500 Kc/s PER RICEVERE ORDINI DA IKO/./ RACCOMANDASI CELERITA' NEL TRAFFICO RADIOGONIOMETRICO/./ FIRMATO COL DEL MONTE.

391

CENTRO [illegible] CENTOCELLE li 26 Settembre 1946

CENTOCELLE

ALLO STATO MAGGIORE 1° REPARTO = R O M A =
e per conoscenza : AL A.S.C. FL/LT REID = R O M A =
AL COMANDO STORMO BALTIMORE AEROPORTO URBE = R O M A =
AL C.C.R.S. = E L M A S =

Prot. N. 991/C1

OGGETTO: RELAZIONE ESERCITAZIONE COMBINATA TRA UN CANT.Z 506 DEL CENTRO DI ELMAS ED UN VELIVOLO BALTIMORE DELL'AEROPORTO DELL'URBE.-

Ordinata dalla Direzione C.C.R.S. e sotto la Direzione della medesima, si è svolta in data odierna ~~una esercitazione~~ una esercitazione combinata di ricerche e soccorso alla quale hanno partecipato n°1 Cant.Z 506 della Base Idrovolanti di Elmas ed n° 1 Baltimore dell'Aeroporto dell'Urbe.

SCOPO DELL'ESERCITAZIONE

a) addestrare il personale di volo alle operazioni di ricerche e soccorso.
b) addestrare il personale del Centro C.R.S. a dirigere le operazioni di R.a soccorso.
c) controllare efficenza dei collegamenti radio su frequenza Kc/s 6500.
d) controllare efficenza e celerità dei servizi radiogoniometrici.

APPARECCHI -NOMINATIVI- PILOTI CHE HANNO PARTECIPATO ALL'ESERCITAZIONE.-
n°1 Cant.Z 506 nominativo 37 ZK. Pilota Cap.Toschi.
n°1 Baltimore " 03KM. " S.Ten.Longano.

ORDINE DI OPERAZIONE.-
Vedere allegati n°1.n°2. alla presente.-

SVILUPPO DELL'ESERCITAZIONE.-
Esercitazione eseguita dal Cant.z 506,37 ZK.-

ore 07,37 Cant.Z506 decolla dalla base di Elmas
" 08,32 37 ZK si collega con IKO
" 08,35 Comunica la sua posizione: 39°02 N. 09°54 E.
" 08,40 Viene richiesto bollettino meteo.
" 08,57 37 ZK trasmette il bollettino: quota aereo 400m. Nubi 800 m. Visibilità 20 Km. Copertura 3/10. Mare calmo.
" 09,06 Ordine at aereo di restare in collegamento con IKO su frequenza 6500 Kc/s. et seguente: dirigersi su 40°N - 11°E.Q.1.200 m. Raggiunta posizione fatevi rilevare da IKO -ILE - IID -.
" 10,05 l'aereo viene rilevato da IKO per 218°- da ILE per 062°- da IID per 250°. posizione 39°,40 N - 10°,27 E.
" 10,20 Comunicato at aereo che posizione non est 40°N - 11°E e di ripetere rilevamenti.
" 10,28 Aereo viene rilevato da IKO per 221° - ILE per 056° - IID per 252°. Posizione: 39°, 51 N. - 10°,16 E.
" 10230 Aereo comunica che posizione ore 09,51 ore 40°N - 11° E (Stimata)

303

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

Prot. N° 991/C1 AL C.C.R.S. =S I M A S=

OGGETTO/ RELAZIONE ESERCITAZIONE COMBINATA TRA UN CANT.Z 506 DEL CENTRO DI SIMAS ED UN VELIVOLO BALTIMORE DELL'AEROPORTO DELL'URSS.-

Ordinata dalla Direzione C.C.R.S. e sotto la direzione della medesima, si è svolta in data odierna ~~una esercitazione~~ una esercitazione combinata di ricerche e soccorso alla quale hanno partecipato n°1 Cant.Z 506 della Base Idrovolanti di Simas ed n° 1 Baltimore dell'Aeroporto dell'Urss.

SCOPO DELL'ESERCITAZIONE

a) addestrare il personale di volo alle operazioni di ricerche e soccorso.
b) addestrare il personale dei Centri C.C.R.S. a dirigere le operazioni di R. e soccorso.
c) controllare efficienza dei collegamenti radio su frequenza Kc/s 6500.
d) controllare efficienza e celerità dei servizi radiogoniometrici.

APPARECCHI-NOMINATIVI- PILOTI CHE HANNO PARTECIPATO ALL'ESERCITAZIONE.-

n°1 Cant.Z 506 nominativo 37 ZK. Pilota Cap.Toschi.
n°1 Baltimore " CSNM. " S.Ten.Longano.

ORDINE DI OPERAZIONE.-

Vedere allegati n°1.n°2. alla presente.-

SVILUPPO DELL'ESERCITAZIONE.-

Esercitazione eseguita dal Cant.z 506,37 ZK.-

ore 07,37 Cant.Z506 decolla dalla base di Simas
" 08,32 37 ZK si collega con IKO
" 08,35 Comunica la sua posizione: 39°02 N. 09°54 E.
" 08,40 Viene richiesto bollettino meteo.
" 08,57 37 ZK trasmette il bollettino: quota aereo 400m. Nubi 800 m. Visibilità 20 Km. Copertura 3/10. Mare calmo.
" 09,06 Ordine at aereo di restare in collegamento con IKO su frequenza 6500 Kc/s. et seguente: dirigersi su 40°N - 11°E.Q.1.200 m. Raggiunta posizione fatevi rilevare da IKO -ILE - ILD -.
" 10,05 l'aereo viene rilevato da IKO per 218°- da ILE per 062°- da ILD per 250°. posizione 39°,48 N - 10°,27 E.
" 10,20 Comunicato at aereo che posizione non est 40°N - 11°E e di ripetere rilevamenti.
" 10,28 Aereo viene rilevato da IKO per 221° - ILE per 056° - ILD per 252°. Posizione: 39°, 51 N. - 10°,16 E.
" 10,30 Aereo comunica che posizione ore 09,51 era 40°N - 11° E.(Stimata).
" 10,35 37 ZK comunica propria posizione stimata: 40°N - 11°E.
" 10,50 At aereo viene comunicato quanto segue:Rientrare in sede restando in collegamento con IKO su frequenza 6500 Kc/s.-
1°rilevamento vi ha trovato spostati 38 Km S.W. 2° rilevamento ha dato vostra posizione peggiorata rispetto al primo.
" 10,59 Aereo trasmette: alle 10,10 ~~at~~ posizione stimata est stata controllata con

/././././

907 -

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

Radiofari
Cagliari, Elmas et Olbia. Rientro dirigendo per W scopo controllare la posizione.

ore 11,00 Si risponde "Va bene"
" 11,16 Posizione controllata dell'aereo dopo avere toccato costa era di 40°,04 N - 09°, 42 E.
" 11,20 Si chiede a 37 ZK a che ora conta di arrivare alla base. Risponde ore 11,45;
" 11,40 37 ZK chiede stazione per ammarraggio.
" 11,43 37 ZK ha ammarrato per fine esercitazione.-

SVILUPPO ESERCITAZIONE .-
Esercitazione eseguita dal Baltimore 03 NM;

ore 08,38 Trasmesso ordine di operazione at Aeroporto Urbe -Ufficio Operazioni.
" 09,07 Il Baltimore 03 NM decolla.
" 09,35 Si richiede at aereo se habet raggiunto posizione.
" 09,37 03 NM comunica di passare su 333 Kc/s.
" 09,42 03 NM chiede rilevamenti at IKO. Rilevamento di IKO est: 203°. R.G.F. ausiliari non hanno sentito richiesta fatta dall'aereo.
" 10,00 03 NM comunica di rientrare in sede; motivo: mancanza di carburante.
" 10,07 Comunichiamo at aereo di rimanere su ~~posizione~~ frequenza 6500 Kc/s et di dirigersi su posizione 40°N - 11° E.-
" 10,25 03 NM conferma di rientrare alla base.
" 10,27 Comunichiamo at 03 NM : specificate meglio causa rientro. Autonomia Baltimore non est di 3 ore? Perchè avete comunicato rientro dopo 50 minuti?
" 10,35 03 NM trasmette che pilota specificherà meglio per telefono at suo rientro.
" 11,05 Da Urbe viene comunicato che Baltimore habet atterrato alle ore 10,45.

OSSERVAZIONI.-

1°) I collegamenti radio sulla frequenza 6500 Kc/s sono stati come al solito buoni, sia con il Cant.Z 506 che con il Baltimore.

2°) L'esercitazione odierna ha messo chiaramente in evidenza che é assolutamente necessario ripetere con molta frequenza esercitazioni di ricerche e soccorso al fine di portare il personale navigante impiegato in questo genere di missioni, ad un alto grado di rendimento. In particolare con il C.C.R.S. di Elmas di recente costituzione.
Il Cant.Z 506 non ha raggiunto la posizione prestabilita e dai rilevamenti ricevuti si é potuto constatare che era spostato di circa 38 Km a SW del punto ordinato.-
Infatti i rilevamenti dati dai Rdg di IKO (218°)- ILR (062°)- ILD (250°)davano la posizione di 39°,48 N - 10°,16 E. Perciò veniva ordinato all'aereo di rimanere sulla posizione e di farsi nuovamente rilevare. Il Caposquipaggio confermava che la sua posizione stimata era 40°N- 11°E. I nuovi rilevamenti sono stati i seguenti: IKO 221°-ILR 056°-ILD252°. La posizione risultante é 39°,51 N - 10°,16 E.
Come vedesi peggiore della prima e trova l'aereo spostato circa 60 Km dalla posizione stabilita.
Le supposizioni che si offrono sono: o vi é stato un errore da parte dei Rdg oppure l'aereo non ha raggiunto la posizione ordinatagli. Da notare anche che i rilevamenti in genere vengono dati dai Rdg con un certo ritardo che può giustificare in parte la posizione errata. La prima ipotesi però puo essere esclusa a priori perchè é risaputo ed in diverse anche recenti circostanze confermato, che i Rdg e specialmente

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

" 11,20 Si chiede a 37 ZK a che [illegible]
" 11,40 37 ZK chiude stazione per ammarraggio.
" 11,43 37 ZK ha ammarrato per fine esercitazione.-

SVILUPPO ESERCITAZIONE .-

Esercitazione eseguita dal Baltimore 03 NM;

ore 08,36 Trasmesso ordine di operazione at Aeroporto Urbe -Ufficio Operazioni.
" 09,07 Il Baltimore 03 NM decolla.
" 09,35 Si richiede at aereo se habet raggiunto posizione.
" 09,37 03 NM comunica di passare su 303 Kc/s.
" 09,49 03 NM chiede rilevamenti at IKO. Rilevamento di IKO est: 205°. R.G.T. anzi=
liari non hanno sentito richiesta fatta dall'aereo.
" 10,00 03 NM comunica di rientrare in sede; motivo: mancanza di carburante.
" 10,07 Comunichiano at aereo di rimanere su ~~[illegible]~~frequenza 6500 Kc/s et di diri=
gersi su posizione 40°N - 11° E.-
" 10,25 03 NM conferma di rientrare alla base.
" 10,27 Comunichiamo at 03 NM : specificate meglio causa rientro.Autonomia Baltimore
non est di 3 ore? Perchè avete comminicato rientro dopo 50 minuti?
" 10,35 03 NM trasmette che pilota specificherà meglio per telefono at suo rientro.
" 11,05 Da Urbe viene comunicato che Baltimore habet atterrato alle ore 10,45.

OSSERVAZIONI.-

1°) I collegamenti radio sulla frequenza 6500 Kc/s sono stati come al solito buoni,sia con il Cant.Z 506 che con il Baltimore.

2°) L'esercitazione odierna ha messo chiaramente in evidenza che é assolutamente necessa rio ripetere con molta frequenza esercitazioni di ricerche e soccorso al fine di por tare il personale navigante impiegato in questo genere di missioni, ad un alto grado di rendimento. In particolare con il C.C.R.S. di Elmas di recente costituzione.
Il Cant.Z 506 non ha raggiunto la posizione prestabilita e dai rilevamenti ricevuti si é potuto constatare che era spostato di circa 36 Km a SW dal punto ordinato.-
Infatti i rilevamenti dati dai Rdg di IKO (218°)- ILE (062°)- ILD (250°)davano la posizione di 39°,48 N - 10°,16 E. Perciò veniva ordinato all'aereo di rimanere sulla posizione e di farsi nuovamente rilevare.Il Capoequipaggio confermava che la sua posizione stimata era 40°N- 11°E. I nuovi rilevamenti sono stati i seguenti:IKO 221°-ILE 056°-ILD252°. La posizione risultante é 39°,51 N - 10°,16 E.
Come vedesi peggiore della prima e trova l'aereo spostato circa 60 Km dalla posizio= ne stabilita.
Le supposizioni che si offrono sono:o vi é stato un errore da parte dei Rdg oppure l'aereo non ha raggiunto la posizione ordinatagli. Da notare anche che i rilevamenti in genere vengono dati dai Rdg con un certo ritardo che può giustificare in parte la posizione errata. La prima ipotesi però puo essere esclusa a priori perché é ri= saputo ed in diverse anche recenti circostanze confermato,che i Rdg e specialmente i tre in questione, funzionano bene.
La seconda ipotesi é da considerarsi piu verosimile anche se probabilmente dovuta ad un errata compensazione della bussola.

3°) Il velivolo Baltimore dopo avere raggiunto presumibilmente la posizione indicata nell'ordine di operazione, si é fatto rilevare soltanto da IKO(205° ~~[illegible]~~ non ha chi to contemporaneamente o non ha avuto i rilevamenti di ILE e ILD cosi non si é po' to stabilire il punto raggiunto dall'aereo.

/./././././.

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

Alle ore 10,00 il Baltimore, passato sulla frequenza 6500 Kc/s, comunica che rientra alla base per mancanza di carburante dopo cioè 50' di volo.
Richiesta conferma della nota l'aereo conferma il rientro per mancanza di carburante.
Appena atterrato, il Capitano Maresealchi, dell'Ufficio Operazioni dello Stormo, giustifica il rientro del velivolo per indisposizione del pilota S.Tenente Longano il quale aveva fatto trasmettere la nota di rientro per mancanza di carburante, per non impressionare l'equipaggio. Il Capitano Maresealchi dice inoltre che la causa del malessere del pilota è dovuta al servizio notturno che precedentemente aveva prestato l'Ufficiale allo Stormo.
Per quests causa la seconda parte dell'esercitazione, che aveva per scopo l'incontro dei due aerei, non ha potuto aver luogo.

IL CAPO DEL UFFICIO RICERCA E SOCCORSO
(Magg. [illegible] SARO Serafino)

OSSERVAZIONI DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCHE E SOCCORSO

- Discordanza fra posizione accertata dal velivolo Cant.Z.506 e quella segnalata dai R.d.G. Fissi.

Pur non potendo contestare l'esattezza della posizione accertata e segnalata dal Cant.Z.506, lo Scrivente rilevando come i tre rilevamenti dati, due volte, dai R.d.G. fissi erano tali da determinare un'area di posizione del velivolo ben circoscritta, ritiene per ogni evenienza sia necessario dare preferente assegnamento su questi ultimi dati che dovrebbero essere sempre affetti da minori cause di errore.
Saranno fatte ulteriori esercitazioni per verificare se le discordanze riscontrate si verificheranno ulteriormente.

Rientro del velivolo Baltimore prima del termine dell'esercitazione.

Lo scrivente segnala al Comando Stormo Baltimore l'opportunità di provvedimenti atti ad evitare che l'equipaggio di giornata per il Servizio Soccorso sia nella notte precedente adibito a servizi notturni che ne minino l'efficienza.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
(Col. A.A.r.n. - A. Del[illegible])

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

rica di rientro del velivolo per [illegible] precedente [illegible] quale aveva fatto trasmettere la nota di rientro per mancanza di carburante, per non impressionare l'equipaggio. Il Capitano Maresciallo dice inoltre che la causa del malessere del pilota è dovuta al servizio notturno che precedentemente aveva prestato l'Ufficiale allo Stormo.

Per queste cause la seconda parte dell'esercitazione, che aveva per scopo l'incontro dei due aerei, non ha potuto aver luogo.

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Magg. [illegible] Serafino)

OSSERVAZIONI DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCHE E SOCCORSO

- Discordanza fra posizione accertata dal velivolo Cant.Z.506 e quella segnalata dai R.d.G. fissi.

Pur non potendo contestare l'esattezza della posizione accertata e segnalata dal Cant.Z.506, lo Scrivente rilevando come i tre rilevamenti dati, due volte, dai R.d.G. fissi erano tali da determinare un'area di posizione del velivolo ben circoscritta, ritiene per ogni evenienza sia necessario fare prevalente assegnamento su questi ultimi dati che dovrebbero essere sempre affetti da minori cause di errore.

Saranno fatte ulteriori esercitazioni per verificare se le discordanze riscontrate si verificheranno ulteriormente.

Rientro del velivolo Baltimore prima del termine dell'esercitazione.

Lo scrivente segnala al Comando Stormo Baltimore l'opportunità di provvedimenti atti ad evitare che l'equipaggio di giornata per il Servizio Soccorso sia nella notte precedente adibito a servizi notturni che ne minino l'efficienza.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCHE
(Col. A.A.r.n. - A. Del [illegible])

901

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

1955

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

FILE 48/1/Aus

FROM: SEAR AND RESCUE CENTER

TO: LIAISON OFFICER F/LT REID

DATE: SEPTEMBER 30TH 1946

REF: 1005/C12

NUMBER AND EFFICIENCY OF SEAPLANE RESCUE AIRCRAFT ON SEPTEMBER 30TH 1946.

- Vigna di Valle	NO. 3 -	Efficient	NO.0	Inefficient NO,3
- Brindisi	" 13 -	"	" 1	" " .12
- Taranto	" 16 -	"	" 7	" " 9
-Cadimare	" 2 -	"	" 2	" " --
- Cagliari	" 4 -	"	" 2	" " 2
- Venice	" 4 -	"	" 2	" " 2

The following aircraft are also available:
- Urbe Airfield NO.1 Baltimore -efficient
- Linate Airfield NO.1 Baltimore - efficient
- Lecce Airfield NO. 1 fighter - efficient

In case of necessity the Military Air Force Crafts may be used.

MAG. ZENNARO

P 789

18/1/Aus.

900

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

Centocelle li 30/9/946

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/LT. REID

Prot n° 1005/C12 R O M A

Oggetto: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni idrosoccorso alla data del 30/9/946.-

-Vigna di Valle	n°3	Efficienti	n°0	Ineff.	n°3
-Brindisi	n°I3	"	n°I	"	n°I2
-Taranto	n°I6	"	n°7	"	n° 9
-Cadimare	n°2	"	n°2	"	n°==
-Cagliari	n°4	"	n°2	"	n°2
-Venezia	n°4	"	n°2	"	n°2

Sono inoltre a disposizione:
-Aeroporto Urbe n°I Baltimore efficiente
-Aeroporto Linate n°I Baltimore efficiente
-Aeroporto Lecce n°I caccia efficiente

In caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.

Magg. Zecconi

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

37A
(t)

FROM: SEARC.. AND RESCUL CENTER

TO: LIAISON OFFICER F/LT REID

DATE: SEPTEMBER 23RD 1946

REF: 935/C12

NUMBER AND EFFICILNCY OF SEAPLANE RESCUL AIRCRAFT ON SEPTLMBER 23RD 1946.

- Vigna di Valle NO. 3 - Efficient NO. 1
- LA Spezia " 1 - " " 1
- Brindisi " 13- " " 1
- Taranto " 16- " " 5
- Limas " 4 - " " 2
- Venice " 4 - " " 2

The following are available also:
Urbe Airfield NO. 1 Baltimore Efficient
Linate Airfield NO. 1 Baltimore "
Lecce Airfield NO. 1 Fighter "

In case of need the aircraft of the Military Air Force may be used.

THE DIRECTOR OF THE C.C.R.S.
COL. A. DEL MONTE

894

1958

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

Centocelle li 23/9/946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/L.T. REID

Prot n° 935/e12

ROMA

Oggetto: Esistenza ed efficienza velivoli presso le sezioni idrosoccorso alla data del 23/9/946.

Vigna di Valle	n°3	Efficienti	n°I
La Spezia	n°1	"	n°I
Brindisi	n°I3	"	n°I
Taranto	n°I6	"	n°5
Elmas	n°4	""	n°2
Venezia	n°4	"	n°2

Sono inoltre a disposizione:

Aeroporto Urbe	n°I	Baltimore	efficiente
" Linate	n°I	"	"
" Lecce	n°I	Caccia	"

In caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.-

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

697

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

I 361

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

TO : Air Forces Sub Commission, Hq. A.C. Rome

DATE : 25 September 1946

REF. AFSC/M/501/Sigs.

2413 3/10 48/1/Aut

C.A.V. MILAN

458

Herewith usual fortnightly report on faults and defects from the Officer i/c ASR at Venice.

Encl.

MILAN - AIR FORCES - ALLIED SUB-COMMISSION

D.G. REID F/O
Commanding
AFSC Milan

896

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

M 368
(T)

From: RESEARCH RESCUE
COORDINATIONS CENTER
VENICE

To: A.F.S.C. MILAN

Date: Venice 12/9/46

Ref: 203/N7

Subject: Fortnightly report 25/8 - 11/9

Refering to letter from the A.F.S.C. dated 1/8/46.

During the period under review the communications of air routes, metereological reports, state of airfields serviceability were transmitted normally.

On the 30th of August exercises were carried out by an aircraft from the seaplane base located at S. Andrea. The object of these exercises was to test the efficiency of wireless liaison. The aircraft succeeded in establishing contacts with this Rescue Center on the 3805 Kcs. band and was detected by the radiogoniometers from Venice, Bologna & Verona on the 333 Kcs. band

On September the 10th a second test was carried out and the aircraft established contacts with Venice & Rome on the 6.500 Kcs. band and detected, with its radiogoniometer the stations of Bologna & Venice.

During the period under review wireless tests were carried out on the 6.500 Kcs. band between fixed ground stations but these were disturbed by automatic stations.

Altogether 16 allied aircrafts were searched for: of these 12 were normally detected while the 4 which were not,

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

were flying in areas very distant from the giuridiction of this center.

The working of the telephone lines is satisfactory. But it would be useful if the Udine-Campoformido line could be improved. It still has too low a tension and at times it has been very difficult to communicate on that line.

THE DIRECTOR OF THE CENTER

P. K.

ehb.
7/10.

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

Copia

363

Centro Coordinamento
Ricerche e Soccorso
Venezia

Venezia li 12/9/1946

Prot 203/V7

Alla "Air Force Sub Commission"
Milano

Oggetto: Relazione quindicinale per il periodo 25/8/46 - 11/9/46

Riferimento : Lettera del Air-Force Sub-Commission del 1/8/46

Durante il periodo in oggetto e'stata svolta normale attivita'riguardante preavvisi di rotte aeree, trasmissione di bollettini metereologici, atterrabilita aeroporti.

Il giorno 30 Agosto e'stata effettuata un esercitazione con un velivolo della Base Idrovolanti situata ora a S.Andrea. Scopo dell'esercitazione e'stato quello di provare l'efficienza dei collegamenti radio. L'aereo infatti ha stabilito i collegamenti radio con questo Centro Soccorso sull'onda di 3605 Kcs. e si e' fatto rilevare dai radiogoniometri di Venezia Bologna e Verona sull'onda di 333 Kcs.

Il giorno 10 Settembre veniva effettuata una seconda esercitazione durante la quale il velivolo si collegava con Venezia e Roma sull'onda di 6500 Kcs. ed inoltre rilevava, con il suo radiogoniometro di bordo, le stazioni di Bologna e Venezia.

Sempre durante il periodo in oggetto sono state fatte delle prove radio sull'onda di 6500 Kcs fra punti fissi a terra riscontrando su detta frequenza dei disturbi da parte di stazioni automatiche.

Sono stati ricercati 16 apparecchi alleati: di questi 12 sono stati regolarmente ritrovati mentre i 4 che non sono stati ritrovati erano velivoli che effettuavano voli in zone molto distanti dalla giurisdizione di questo Centro.

Il funzionamento delle linee telefoniche e'soddisfacente. Sarebbe pero'assai gradito ed utile un miglioramento della linea con Udine-Campoformido che continua ad essere troppo bassa di tensione ed alcune volte e'oltremodo difficile poter comunicare su detta linea.

IL DIRETTORE DEL CENTRO
(Magg. A.A.G.Bertotto)

893

35H
(t)

REPORT ON RESCU SERVICE CARRIED OUT ON SEPTEMBER 20TH 1946

In agreement with the Commander of the 140th Hydro Elmas Squadron, the writer established to carry out a two phases rescue exercise. In the first phase the seaplane rescue had to reach a geographic location from which it was to be contacted thus establishing its real location. In the second phase the seaplane was to reach a point which was to be communicated to it during the flight, and where it was to come across the S.82 that had left Guidonia.

The exercise has failed as it has not been possible to complete in due time the first phase.

Hereby are reported the details of the exercise:

08.55 Seaplane Cant.Z 506 37ZK takes off.
09.13 Contact is made on 6500 Kc.s between ILE and 37ZK
09.25 CAV is requested to ask S82, as soon as it gets contact, its location, route speed and quota.
09.45 37ZK informs it is passing on 333Kc/s frequency
09.45 the following note is received from IKO -aircraft R.T. is leaving 86 QG from Guidonia LT. ORSOLANI leave foreseen 09.00 towards Capo Carbonara.
09.47 Following writer's request CAV informs that 86 QG will give data requested shortly
09.50 CAV communicates position given by 86QG at 09.35 hours 165 Km. from Centocelle for 228o
09.50 CAV is asked to request speed and quota of 86 QG.
10.00 CAV communicates speed 250 Km/h -quota 2100m. Rv227o
10.00 The seaplane has not passed again yet on 6500 Kc/s and so I have it called. Due to the seaplane's delay and thinking that 82 must change route in order to reech Capo Carbonara I establish to give the seaplane the position Lat. 39o44' Long. 10o00'E
10.12 Contact is made, with 37ZK
10.15 37ZK communicates its position as Lat.39o20' Long.11o00'E
10.17 37ZK is requested to go on position Lat.39o44'Long.10o00' E quota 2100m.
10.19 Precedent order is made void as it is impossible to reach 86 QG.
10.20 37Zk is ordered to go on Lat.39o25'N 09o54'E
10.30 CAV communicates that 86 QG was flying over Tortoli' at 10.25
10.35 CAV communicates that 82 thought it could arrive at 10.45
10.35 37 Zk is again requested to go on Lat. 39o25'N Long. and from there pass on 333Kc/s and be contacted. After which it is to re-enter.
11.25 37ZK is re-entering
11.58 " " lands

OBSERVATIONS

The transmission of the radio message where it was communicated that S82 would not have taken direct route to Capo Carbonara, has complicated as it made me unceartain of the position communicated to me by S82 and this also because the latter communicated to me to have made 165 Km. in 35m flight.

CONTACTS

On a 6500 KC/s frequency the contact between ILE and 37 ZK has

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

Hereby are reported the details of the exercise:

08.55 Seaplane Cant.Z 506 37ZK takes off.
09.13 Contact is made on 6500 Kc.s between ILE and 37ZK
09.25 CAV is requested to ask S82, as soon as it gets contact,its location ,route speed and quota.
09.45 37ZK informs it is passing on 333Kc/s frequency
09.45 the following note is received from IKC -aircraft R.T. is leaving 86 QG from Guidonia LT. ORSOLANI leave foreseen 09.00 towards Capo Carbonara.
09.47 Following writer's request CAV informs that 86 QG will give data requested shortly
09.50 CAV communicates position given by 86QG at 09.35 hours 165 Km. from Centocelle for 228o
09.50 CAV is asked to request speed and quota of 86 QG.
10.00 CAV communicates speed 250 Km/h -quota 2100m. Rv227o
10.00 The seaplane has not passed again yet on 6500 Kc/s and so I have it called. Due to the seaplane's delay and thinking that 82 must change route in order to reach Capo Carbonara I establish to give the seaplane the position Lat. 39o44' Long. 10o00'E
10.12 Contact is made with 37ZK
10.15 37ZK communicates its position as Lat.39o20' Long.11o00'E
10.17 37ZK is requested to go on position Lat.39o44'Long.10o00' E quota 2100m.
10.19 Precedent order is made void as it is impossible to reach 86 QG.
10.20 37Zk is ordered to go on Lat.39o25'N 09o54'E
10.30 CAV communicates that 86 QG was flying over Tortoli' at 10.25
10.35 CAV communicates that 82 thought it could arrive at 10.45
10.35 37 Zk is again requested to go on Lat. 39o25'N Long. and from there pass on 333Kc/s and be contacted. After which it is to re-enter.
11.25 37ZK is re-entering
11.58 " " lands

OBSERVATIONS

The transmission of the radio message where it was communicated that S82 would not have taken direct route to Capo Carbonara, has complicated as it made me uncertain of the position communicated to me by S82 and this also because the latter communicated to me to have made 165 Km. in 35m flight.

CONTACTS

On a 6500 KC/s frequency the contact between ILE and 37 ZK has been very good even if it has begun after 18 minutes of flight.-
CAV and 37ZK on a 333 Kc/s frequency.

Elmas 20TH September 1946

THE DUTY OFFICER

092
48/1/Air

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NSD No. 78 5017

354

RELAZIONE DELL'ESERCITAZIONE DI SOCCORSO AVVENUTE IL

GIORNO 20 SETTEMBRE 1946.=

D'accordo con il Comandante la 140^Squadriglia Idro Elmas lo scrivente stabiliva di effettuare un'esercitazione di soccorso suddivisa in due fasi;Nella 1^fase l'idrosoccorso doveva raggiungere una posizione geografica dalla quale doveva farsi rilevare e stabilire così la propria posizione effettiva.Nella 2^fase l'idro doveva raggiungere un punto,che gli doveva venir comunicato in volo,nel quale avrebbe dovuto incocciar l'S 82 partito da Guidonia.
L'esercitazione è fallita in quanto non si è potuto portar a termine in tempo la 1^fase.
Si riportano i dettagli dell'esercitazione:

08.55 Decolla l'idro Cant.Z 506 37 ZK
09.13 Si stabilisce collegamento su 6500 Kc/s tra ILE e il 37ZK
09.25 Si avverte la C.A.V. di chiedere all'S82,non appena entrerà in collegamento la sua posizione,rotta,velocità e quota
0945 Il 37 ZK comunica che passa sulla frequenza di 333 Kc/s
09.45 Si riceve la seguente nota da IKO: nominativo RT aereo in partenza 86 QG da guidonia Tenente Orsolani partenza prevista 09.00 diretta per Capo Carbonara
09.47 Dietro richiesta dello scrivente la C.A.V. comunica che l'86 QG darà i dati richiesti tra breve
09.50 La C.A.V. comunica la posizione data dall' 86 QG alle ore 0935 165 Km. da Centocelle per 228° (~~xxxxxxx~~
09.5~~0~~ Si avverte la C.A.V. di richiedere la Velocità e la quote del 86 QG
~~1~~0.00 La C.A.V. comunica velocità 250 Km/h quota 2100 m. Rv227°
10.00 L'idro non è ancora ripassato su 6500 Kc.per cui lo faccio chiamere.Dato il ritardo dell'idro e pensando che l'82 debba poggiare per puntar su Capo Carbonara stabilisco di dare all'idro la posizione Lat.39°44'N Long.10°00'E
10.12 Si entra in collegamento con il 37 ZK
10.15 Il 37 ZK comunica la sua posizione stimata Lat.39°20' Long.11°00'E
10.17 Si trasmette al 37 ZK di portarsi sul punto Lat.39°44'N Long.10°00'E quota 2100m.
10.19 Si annulla ordine precedente data l'impossibilità di raggiungere l'86 QG.
10.20 Si ordina al 37 ZK di portarsi sul punto lat.39°25'N 09°54'E
10.30 ~~xxx~~La C.A.V. comunica che l'86 QG alle 10.25 sorvolava Tortolì
10.35 La C.A.V. comunica che l'82 contava d'arrivare alle 10.45
10.35 Si ripete al 37 ZK di portarsi sul punto lat.39°25'N long.09°54'E ed ivi giunto passare su 333 Kc/s e farsi rilevare.Fatto ciò rientrare.
11.25 Il 37 ZK stà rientrando
[illegible] Il 37 ZK atterra

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

GIRONO 20 SETTEMBRE 1943.-

D'accordo con il Comandante la 140ª Squadriglia Idro Elmas lo scrivente stabiliva di effettuare un'esercitazione di soccorso suddivisa in due fasi;Nella 1ª fase l'idrosoccorso doveva raggiungere una posizione geografica dalla quale doveva farsi rilevare e stabilire così la propria posizione effettiva.Nella 2ª fase l'idro doveva raggiungere un punto,che gli doveva venir comunicato in volo,nel quale avrebbe dovuto incocciar l'S 82 partito da Guidonia.
L'esercitazione è fallita in quanto non si è potuto portar a termine in tempo la 1ª fase.
Si riportano i dettagli dell'esercitazione:

08.55 Decolla l'idro Cant.Z 506 37 ZK
09.13 Si stabilisce collegamento su 6500 Kc/s tra ILE e il 37ZK
09.25 Si avverte la C.A.V. di chiedere all'S82,non appena entrerà in collegamento la sua posizione,rotta,velocità e quota
0945 Il 37 ZK comunica che passa sulla frequenza di 333 Kc/s
09.45 Si riceve la seguente nota da IKO: nominativo RT aereo in partenza 86 QG da guidonia Tenente Orsolani partenza prevista 09.00 diretta per Capo Carbonara
09.47 Dietro richiesta dello scrivente la C.A.V. comunica che l'86 QG darà i dati richiesti tra breve
09.50 La C.A.V. comunica la posizione data dall' 86 QG alle ore 0935 165 Km. da Centocelle per 228° (~~XXXXXXX~~
09.52 Si avverte la C.A.V. di richiedere la Velocità e la quota del 86 QG
09.00 La C.A.V. comunica velocità 250 Km/h quota 2100 m. Rv227°
10.00 L'idro non è ancora ripassato su 6500 Kc.per cui lo faccio chiamare.Dato il ritardo dell'idro e pensando che l'82 debba poggiare per puntar su Capo Carbonara stabilisco di dare all'idro la posizione Lat.39°44'N Long.10°00'E
10.12 Si entra in collegamento con il 37 ZK
10.15 Il 37 ZK comunica la sua posizione stimata Lat.39°20' Long.11°00'E
10.17 Si trasmette al 37 ZK di portarsi sul punto Lat.39°44'N Long.10°00'E quota 2100m.
10.19 Si annulla ordine precedente data l'impossibilità di raggiungere l'86 QG.
10.20 Si ordina al 37 ZK di portarsi sul punto lat.39°25'N 09°54'E
10.30 ~~Xxil~~La C.A.V. comunica che l'86 QG alle 10.25 sorvolava Tortolì
10.35 La C.A.V. comunica che l'82 contava d'arrivare alle 10.45
10.35 Si ripete al 37 ZK di portarsi sul punto lat.39°25'N long.09°54'E ed ivi giunto passare su 333 Kc/s e farsi rilevare.Fatto ciò rientrare.
11.25 Il 37 ZK stà rientrando
11.58 IL 37 ZK ammarra

891 -

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

1961

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

OSSERVAZIONI

La trasmissione della nota radio dove si comunicava che l'S82 Avrebbe fatto rotta diretta per Capo Carbonara ha complicato in quanto non mi rendeva certo della posizione comunicatami dall'S 82 ciò anche in relazione al fatto che questi comunicava d'aver compiuto 165 Km. in 35' di volo.

COLLEGAMENTI - Sulla frequenza di 6500 Kc/s il collegamento tra ILE e 37 ZK è stato ottimo anche se è stato iniziato dopo ben 18 minuti di volo.=
E' mancato in pieno invece il collegamento tra C.A.V. e 37 ZK sulla frequenza di 333 Kc/s.

Elmas lì 20 settembre 1946

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
Cap. Porcu

840

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

BEST COPY POSSIBLE

MOD. R. V. S.

SERVIZIO SOCCORSO

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. 37 ZK *Tipo del velivolo* Cant.Z 506 *Matricola* 42495

Velocità crociera 220 Km/h *(mg.-o-Km.). Ora di partenza* 08.55

Posizione zona inizio ricerche 39°20'N 11°00'E

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 09.45 *. Ora effettiva di arrivo* 0948

Lasciata la zona di ricerca ore. 11.20 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R D G		Qualità dei rilevamenti (buono-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
0948	39°20'	11°00'			220 Km.		
10.35	39°25'	09°34'			220 Km.		

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

Nominativo r. t. [illegible] *Tipo del velivolo* Cant.Z 506 *Matricola* 45455

Velocità crociera 220 Km/h *(mg. o Km.). Ora di partenza* 08.55

Posizione zona inizio ricerche 39°20'N 11°00'E

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 09.45 *. Ora effettiva di arrivo* 0940

Lasciata la zona di ricerca ore. 11.20 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R D G		Qualità dei rilevamenti (buona-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
0940	39°20'	11°00'			220 Km.		
10.55	38°25'	09°54'			220 Km.		

889 **Firma del Comandante del velivolo**

f.to M.llo 1Cl. SERRI A[illegible]

NOTA — Questo modulo sarà trasmesso dal Comando Reparto Velivoli Soccorso al Centro Soccorso insieme al Mod. [illegible] al termine di ogni operazione od esercitazione.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-1946 (129-C - 1000)

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

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

344
(C)

FROM: AIR MINISTRY ROME

TO: A.F.S.C. A.C.

DATE: SEPTEMBER 7TH 1946

REF: 415217/13-5/3137 COLL.

R.T.NAMES FOR ITALIAN RESCUE AIRCRAFT

According to dispositions issued by your A.C. when the Rescue Service was handed over to the Italian Air Force, the ASC of Bologna was replaced by the two CO-ordination Search and Rescue Service Centers of Venice and Milan and the ASC of Pomigliano by the C.C.R.S. of Brindisi and ROme.

Thus the aircraft used for rescue service adopted the names already established for the ASC, but following the amendments made by the Italian authorithies, it was arranged that the prefix "ASR" should not be changed, while of the six additional letters .three were to be assigned to one Center and three to another. Furthermore, considering that more than three planes could be employed, a figure selected by choise could follow the additional letter. Hereby is reported an illustrated example:

ASC Pomigliano	(- C.C.R.S. BRINDISI
Prefix ASR plus Q,P,Q,R.S,T.	(-ASR plus R,S,T, plus 1 up to 9
	(- C.C.R.S. ROME
	(- ASR plus O,P,Q, plus 1 up to 9
ASC Bologna	(- CCRS VENICE
Prefix ASR plus H,J,K,L,M,N,	(ASR plus H,J,K, plus 1 up to 9
	(- CCRS MILAN
	(- ASR plus L,M,N, plus 1 up to 9

But with the opening of the Elmas C.C.R.S. to which have been assigned the additional letters J,K,L,M,N,,(the same as those of Northern Italy) it may happen two planes are flying in the same zone with the same name,(Tirreno Center North) thus creating misunderstandings.

Therefore the Search and Rescue Direction has proposed the opportunity of giving the Elmas planes the numbers 5,6,7,8,9 ,besides the prefix and the said additional letters,while the planes of Venice will have only figures 1,2,3,4, but these figures will be kept permanently.

DIRIG 68/1

A.S.R.O. This sounds a very reasonable suggestion. Suggest I/we speak I.A.F. & concur

all

ait 1. Already done. but will confirm. 7/10.

68 M

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

Besides, for the about to be C.C.R.S. of Sicily, we propose that in case the same additional letters should be used as in the peninsula, that they be changed by using figures.

We kindly ask your A.C. to settle this question with urgency in order to avoid the possibility of creating dangerous misunderstandings.

THE INSPECTOR
COL. A.A. r.s. D. LIBRI

887

1973

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

ACC

10000/135/119

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

10000/135/119

AIR-SEA RESCUE, CORRESPONDENCE
MAR. 1944; AUG.-NOV. 1946
(2 OF 2)

3L4

Mod 128.

Roma, 7 SET. 1946 19 A

Min. Ministero dell'Aeronautica

COMITATO SUPERIORE AERONAUTICO DELLE COMUNICAZIONI E DEL VOLO

Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Prot. N. 415217/13-5. Allegati 237 Coll. Risposta al f. N. del

Al 1'A.F.S.C./A.C. TRAMITE
UFFICIO COLLEGAMENTO
= S E D E =

OGGETTO : Nominativi R.T. per i velivoli del servizio Soccorso Italiano.

e,p.c: ALLO STATO MAGGIORE A.M. 1° REPARTO = S E D E =
ALLA DIREZIONE DEL SERVIZIO RIC. E SOCCORSO = C/CELLE =

Secondo quanto disposto da codesta A.C. all'atto del conferimento del Servizio Soccorso all'Aeronautica Italiana, la ASC di Bologna fu sostituito dai due Centri Coord. Ric. e Socc. di Venezia e Milano e l'ASC di Pomigliano dai C.C.R.S. di Brindisi e Roma.

Con ciò i velivoli impiegati per il soccorso adottarono i nominativi già stabiliti per gli ASC, ma, in conseguenza delle suddivisioni avvenute nell'ambito Italiano, fu disposto che il prefisso "ASR" rimanesse immutato, mentre delle sei lettere aggiuntive, tre fossero assegnate ad un Centro e tre all'altro. In secondo luogo, considerando che potevano essere impiegati un numero di velivoli maggiori di tre, alla lettera aggiuntiva poteva seguire, facoltativamente, una cifra . Qui appresso si riporta un esempio illustrativo:

ASC Pomigliano
prefisso ASR+C,P,Q,R,S,T
- C.C.R.S. Brindisi
ASR+R,S,T+ 1 sino a nove
- C.C.R.S. Roma:
ASR+ C,P,Q,+ 1 sino a nove

ASC Bologna
prefisso ASR+ H,J,K,L,M,N
-CCRS Venezia
ASR+H,J,K+1 sino a nove
-CCRS Milano (La Spezia)
ASR + L,M,N+ 1 sino a nove

Però, con l'apertura del C.C.R.S. di Elmas, al quale sono state assegnate le lettere aggiuntive J,K,L,M,N (le stesse del Nord-Italia)può verificarsi che nella medesima zona -(Tirreno Centro- Settentrionale) siano in volo due velivoli con eguale nominativo, dando luogo ad equi=

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 780017

COMITATO SUPERIORE AERONAUTICA
E DELLA DIFESA DEL VOLO
Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

= S E D E =

Prot. N.° 415217/13-5 Allegati 2 Cell. Risposta al f. N.° del

OGGETTO : Nominativi R.T. per i velivoli del servizio Soccorso Italiano.

e,p.c: ALLO STATO MAGGIORE A.M. I° REPARTO = S E D E =
ALLA DIREZIONE DEL SERVIZIO RIC. E SOCCORSO = C/CELLE =

Secondo quanto disposto da codesta A.C. all'atto del conferimento del Servizio Soccorso all'Aeronautica Italiana, la ASC di Bologna fu sostituito dai due Centri Coord. Ric. e Socc. di Venezia e Milano e l'ASC di Pomigliano dei C.C.R.S. di Brindisi e Roma.

Con ciò i velivoli impiegati per il soccorso adottarono i nominativi già stabiliti per gli ASC, ma, in conseguenza delle suddivisioni avvenute nell'ambito Italiano, fu disposto che il prefisso "ASR" rimanesse immutato, mentre delle sei lettere aggiuntive, tre fossero assegnate ad un Centro e tre all'altro. In secondo luogo, considerando che potevano essere impiegati un numero di velivoli maggiori di tre, alla lettera aggiuntiva poteva seguire, facoltativamente, una cifra . Qui appresso si riporta un esempio illustrativo:

ASC Pomigliano
prefisso ASR+C,P,Q,R,S,T
- C.C.R.S. Brindisi
ASR+R,S,T+ 1 sino a nove
- C.C.R.S. Roma:
ASR+ C,P,Q,+ 1 sino a nove

ASC Bologna
prefisso ASR+ H,J,K,L,M,N
-CCRS Venezia
ASR+H,J,K+1 sino a nove
-CCRS Milano (La Spezia)
ASR + L,M,N+ 1 sino a nove

Però, con l'apertura del C.C.R.S. di Elmas, al quale sono state assegnate le lettere aggiuntive J,K,L,M,N (le stesse del Nord-Italia)può verificarsi che nella medesima zona -(Tirreno Centro- Settentrionale) siano in volo due velivoli con eguale nominativo, dando luogo ad equivoci.

Pertanto, su proposta della Direzione del Servizio Richerche e Soccorso, si prospetta l'opportunità di assegnare per i velivoli di Elmas, oltre al prefisso e le lettere aggiuntive di cui sopra, le ci

./.

886

Questo documento fa parte dell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Mod. 128.

Ministero dell'Aeronautica

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Roma, 19 A

Al

Prot. N.° Allegati Risposta al f.° N.° del

OGGETTO = 2 =

fre 5, 6, 7, 8, 9, mentre per i velivoli di Venezia soltanto le cifre 1,2, 3, 4; tali ~~xx~~cifre dovranno però avere carattere permanente.

Inoltre, per i velivoli del costituendo C.C.R.S. della Sicilia, si propone,nel caso in cui si dovessero adoperare delle lettere aggiuntive già in uso nella penisola.di differenziarli opportunamente con l'ausilio di cifre.

Si prega codesta A.C. di definire la pratica con cortese urgenza data la possibilità di equivoci pericolosi.

p. L'ISPETTORE t.a.
(Colonnello A.A.r.s.= D. LIBRI)

Si prega battere per ogni lettera un solo segno e non sovrapporre mai due segni. Le cifre vanno scritte nello spazio di una lettera.

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

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

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

SECRET

33 A

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME

TO : ITALIAN AIR HEADQUARTERS

DATE: 4TH OCTOBER, 1946

REF : AFSC/AG/1/AIR

RESERVES OF PETROL AT AIR SEA RESCUE POINTS

1. In order to avoid any chance of shortage of petrol in an emergency, it is suggested that a reserve of 10,000 litres be maintained at each Air Sea Rescue detachment. This reserve might be broached by the Military Courier Service up to 50%, the remainder being kept solely for emergency A.S.R. use (as distinct from training).

2. It is further suggested that this reserve is only broached on authority from H.Q. Coastal Wing, Taranto.

F. L. M.
[illegible],
Lt. Col. A.C.
Director

Copy to:-
A/C Clift R.C.
Taranto Detachment
A.S.R.C.

Clift: 7/10.
10/10

884

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

32 A (t)

FROM : Centocelle

TO : LIASON OFFICER OF THE A.F.S.C. F/LT. REID

DATE : 6th September. 1946

REF : 786/C.1.

REPORT ON THE RESCUE MISSION

B. C. & D.

We forward as requested the copies regarding the Rescue Missions carried out by the Seaplane Section of:

Vigna di Valle
La Spezia
Elmas

on the 1st September. 1946.-

THE DIRECTOR OF THE RESEARCH AND RESCUE

(Col. A.A. DEL MONTE)

Translated by Sgt. M. Albertini.

P643.
30/9

48/11/Air

883

1981

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

Centocelle li 6/9/46 32 A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAME..TO
DELL'A.F.S.C. F/LT REI
R O M A

Prot.n° 786/C1.

Oggetto: Relazione missioni di soccorso.

Si inviano a richiesta le copie relative alle missioni di soccorso effettuate, dalle Sezioni Idro di:

Vigna di Valle
La Spezia
Elmas

in data 1 Settembre 1946.-

(L'UFFICIALE DEL ...
(Col. ...

882

32 B
(4)

FROM : SEAPLANE BASE. 84 GROUP VIGNA DI VALLE

TO : STATO MAGGIORE AERONAUTICA ROME

UNITA' AEREA COMMAND BARI

SEAPLANE GROUP COMMAND TARNTO

COORDINATION RESEARCH AND RESCUE CENTER ROME

DATE : 2ND SEPTEMBER, 1946

REF : NO. 84 G./00619/OP.3-A

REPORT ON THE RESCUE MISSION CARRIED OUT BY THE NO. 9 SECTION SEAPLANE OF THE 288 SQUADRON ON THE 1ST OF SEPTEMBER 1946.-

THE MISSION WAS ORDERED BY : Aerosoccorso Rome

REASON WHY : Seaplane 84 Group take-off immediately leaving coast Cerveteri 42° 00'' N, 12°00'' E, set course to point determinated by the following positions: 42° 20'' N, 9° 50'' E, From this position, after having done 4 Mgl. toward South, proceed course parallel to 12° 00'' E, carry out search of Allied B. 17 a/c dispersed. Carry out comunication with the C.A.V. of Centocelle on a frequency of 6500 Kc/s and wait orders in flight regarding the zone, to be searched.

DATE AND TIME OF ORDER: 1st September 1946 1100 Hrs.

CREW

1st Pilot Ten.	GIANARDI	Elvino
2nd Pilot W/op.	RIGOCCI	Dino
Observer Ten. Pil.	CAPUTO	Salvatore
W/op. Serg. Magg.	LATTANSI	Vicenzo
Fitter L. Aviere	MALLARINI	Emilio

INFORMATION ON THE FLIGHT :

At 1115 Hrs. took-off from Vigna di Valle.
At 1122 Hrs. R.B. 288 from Cerbeteri
At 1205 Hrs. reached point 42° 20' N - 9° 50' E - and changing course to South-
At 1207 Hrs. R.B. 108.
At 1226 Hrs. We received from IKO Centocelle the following message: When you will reach 12° E fly on the opposite direction with an interval of 4 miles phono at o9° 40' E - 41° 40' N - 12° 40' E - 41°10' N.-

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

REF : NO. 84 G./00619/OP.3-A

REPORT ON THE RESCUE MISSION CARRIED OUT BY THE NO. 9 SECTION SEAPLANE OF THE 288 SQUADRON ON THE 1ST OF SEPTEMBER 1946.-

THE MISSION WAS ORDERED BY : Aerossocorso Rome

REASON WHY : Seaplane 84 Group take-off immediately leaving coast Cerveteri 42° 00'' N, 12°00'' E, set course to point determinated by the following positions: 42° 20'' N, 9° 50'' E, From this position, after having done 4 Mgl. toward South, proceed course parallel to 12° 00'' E, carry out search of Allied B. 17 a/c dispersed. Carry out comunication with the C.A.V. of Centocelle on a frequency of 6500 Kc/s and wait orders in flight regarding the zone, to be searched.

DATE AND TIME OF ORDER: 1st September 1946 1100 Hrs.

CREW

1st Pilot Ten.	GIANARDI	Elvino
2nd Pilot W/op.	RIGOCCI	Dino
Observer Ten. Pil.	CAPUTO	Salvatore
W/op. Serg. Magg.	LATTANSI	Vicenzo
Fitter L. Aviere	MALLARINI	Emilio

INFORMATION ON THE FLIGHT :

At 1115 Hrs. took-off from Vigna di Valle.
At 1122 Hrs. R.B. 288 from Cerbeteri
At 1205 Hrs. reached point 42° 20' N - 9° 50' E - and changing course to South-
At 1207 Hrs. R.B. 108.
At 1226 Hrs. We received from IKO Centocelle the following message: When you will reach 12° E fly on the opposite direction with an interval of 4 miles phono at o9° 40' E - 41° 40' N - 12° 40' E - 41°10' N.-
We carry on the search parallel flying following the instructions received.
At 1310 Hrs. We signal to the C.A.V. of Centocelle: A/C cannot carry on the search of the zone indicated with the parallel course with an interval of 4 miles, because we have fuel only for 4 hrs and 15 minutes of flying.
Therefore at about 1500 hrs we will return to base.
At 1322 Hrs the following message is recived from the IKO Centocelle: Keep searching until fuel will allowed you.
At 1440 hrs We signal to IKO Centocelle: We are changing course when we will enter coast a/c will stop search owing to the lack of fuel. The zone searched by the a/c results between the line Cervetti 42° 20' N and 9050' E and line 41° 55' N 9° 25' E and 41°38' N- Please acknowledge.

Cont.....2

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

At 1510 Hrs We have carried out serached of line 41° 55' N - 9° 25' E - and 40° 28' N - 12° 20' E - We are coming back to base. Result of the search negative.

At 1530 Hrs A/C landed at Vigna di Valle.

A/C Call Signal A.S.R.O.

Call Signe of the Unit with which the liason took place :- I.K.O. Centocelle

INFORMATION ON THE COMUNICATIONS AND FREQUENCIES EMPLOYED :-

At the begining of the search the C.A.V. of Rome Centocelle did not answer to the calls on frequency of 6500 Kc/s or 333 Kc/s:
Then the C.A.V. was called on 4781 Kc/s (Service No. 3) but they told us to go back on 6500 Kc/s.
The reason why the C.A.V. did not answer to our calls is that the C.A.V. operators did not keep a close watch on the frequency.

The comunications in general have been satisfactory. The transmission by I.K.O. on frequency of 6500 Kc/s was not to good.

METEOROLOGICAL CONDITIONS : Sea state from 2 to 3. wind from 15 to 20 Km changing direction Visibility about 30 Km. Hight of low clouds 2.000 meters.

F/to Captain of the Crew
(Ten. A.A.r.M. Pil° Elvino Gianardi)

680

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

RAGGRUPPAMENTO IDRO [illegible]LANTI — 84° GRUPPO IDRO — 32B

Comando 84° Gruppo — Vigna di Valle — Vigna di Valle 2/9/46

Prot.n°84G/00619/OP-3A

ALLO STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA
ROMA

AL COMANDO UNITA'AEREA
BARI

AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO IDRO
TARANTO

AL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE
ROMA

Oggetto:Relazione della missione Soccorso effettuata dall'Idro n°9 della 288^Squadriglia nel giorno 1/9/946.-

CHI?ORDINO' LA MISSIONE:Aereosoccorso Roma

SCOPO: Idro 84° Gruppo decolli subito e lasciando costa Cerveteri 42°00'N 12°00'E,diriga per punto determinato da seguenti coordinate:42°20'N-9°50'E.Da questa posizione,dopo aver percorso 4Mgl.per Sud,percorra parallelemente rotta precedente fino a 12°00'E,eseguento ricerca veli volo alleato B17 disperso.Si colleghi con la C.A.V. di Centocelle su frequenza 6500Kc/s. ed attenda in volo ordini relativi all'estenzione della zona,incui dovrà proseguire ricerca.

DATA ED ORA DI RICEZIONE ORDINE:1/9/46 ore 1100

EQUIPAGGIO:1° Pilota Ten. GIANARDI Elvino
2° Pilota Maresc. RIGACCI Dino
Osservatore Ten.Pil.CAPUTO Salvatore
Marconista Ser.Magg.LATTANZI Vincenzo
Motorista 1°Av. MALLARINI Emilio

FASI DEL VOLO:

Ore 1115 decollo da Vigna di Valle
Ore 1122 RB - 288° da Cerveteri
Ore 1205 raggiunto punto 42°20'N-9°50'E- mettiano per Sud
Ore 1207 RB-108°
Ore 1226 riceviamo da IKO di Centocelle il seguente ordine "Giunto a 12°E percorrere senso inverso percorso con intervallo di 4 Miglia fono at 9°50'E.Ripetere operazione fino linea 09°40'E- 41°40'N - 12°40'E -41°10'N"
Proseguiamo la ricerca col sistema dei percorsi paralleli e progressivi come da ordine ricevuto.
Ore 1310 trasmettiamo alla C.A.V. di Centocelle:"Velivolo non potrà rastrellare tutta zona indicata con rotte parallele distanziate 4 Miglia per autonomia sole ore 4 et minuti 15.Pertanto at ore 15 circa dirigerà per rientro".
Ore 1322 Riceviamo da IKO di Centocelle il seguente ordine:"Rastrellare fino at ora consentita da vostra autonomia "
Ore 1440 Trasmettiamo ad IKO di Centocelle :"Invertiamo rotta.At entrata in costa velivolo abbandonerà ricerca per fine autonomia.Zona rastrel.
[illegible]

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

AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO IDRO
TARANTO

AL CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E
SOCCORSO CENTOCELLE
ROMA

Oggetto: Relazione della missione Soccorso effettuata dall'Idro n°9 della 288^Squadriglia nel giorno 1/9/946.-

CHI?ORDINO' LA MISSIONE: Aereosoccorso Roma
SCOPO: Idro 84° Gruppo decolli subito e lasciando costa Cerveteri 42°00'N 12°00'E, diriga per punto determinato da seguenti coordinate: 42°20'N-9°50'E. Da questa posizione, dopo aver percorso 4Mgl. per Sud, percorra parallelemente rotta precedente fino a 12°00'E, eseguento ricerca veli volo alleato B17 disperso. Si colleghi con la C.A.V. di Centocelle su frequenza 6500Kc/s. ed attenda in volo ordini relativi all'estenzione della zona, incui dovrà proseguire ricerca.
DATA ED ORA DI RICEZIONE ORDINE: 1/9/46 ore 1100
EQUIPAGGIO: 1° Pilota Ten. GIANARDI Elvino
2° Pilota Maresc. RIGACCI Dino
Osservatore Ten.Pil. CAPUTO Salvatore
Marconista Ser.Magg. LATTANZI Vincenzo
Motorista 1°Av. MALLARINI Emilio

FASI DEL VOLO:
Ore 1115 decollo da Vigna di Valle
Ore 1122 RB - 288° da Cerveteri
Ore 1205 raggiunto punto 42°20'N-9°50'E- mettiano per Sud
Ore 1207 RB-108°
Ore 1226 riceviamo da IKO di Centocelle il seguente ordine "Giunto a 12°E percorrere senso inverso percorso con intervallo di 4 Miglia fono at 9°50'E. Ripetere operazione fino linea 09°40'E- 41°40'N - 12°40'E -41°10'N"
Proseguiamo la ricerca col sistema dei percorsi paralleli e progressivi come da ordine ricevuto.
Ore 1316 trasmettiamo alla C.A.V. di Centocelle: "Velivolo non potrà rastrellare tutta zona indicata con rotte parallele distanziate 4 Miglia per autonomia sole ore 4 et minuti 15. Pertanto at ore 15 circa dirigerà per rientro".
Ore 1322 Riceviamo da IKO di Centocelle il seguente ordine: "Rastrellare fino at ora consentita da vostra autonomia "
Ore 1440 Trasmettiamo ad IKO di Centocelle : "Invertiamo rotta. At entrata in costa velivolo abbandonerà ricerca per fine autonomia. Zona rastrellata da velivolo risulta compresa tra linea Cerveteri 42°20'N et 9°50'E et linea 41°55'N 9°25'E et 41°38'N -12°20'E. dare ricevuta.
Ore 1510 Effettuata ricerca fino ad allineamento 41°55'N-9°25'E e 40°28'N-12°20'E. Dirigiamo per il rientro. Esito della ricerca negativo.
Ore 1530 Ammarraggio a Vigna di Valle.

NOMINATIVO AEREO: A.S.R.O.
NOMINATIVI ENTI CON CUI SI E' EFFETTUATO IL COLLEGAMENTO: IKO (Centocelle)
OSSERVAZIONI SULLE COMUNICAZIONI E SULLE FREQUENZE IMPIEGATE: all'inizio de

1/1

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

1987

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

volo ,la C.A.V. di Roma (Centocelle)non ha risposto alle chiamate sulle frequenze nè di 6500 Kc/s. nè di 333 Kc/s.;chiamata su frequenza di 4781 Kc/s.(Serv.3) dava ordine di passare nuovamente su 6500 Kc/s. La mancata risposta di cui sopra si ritiene doversi imputare a mancato ascol da parte degli operatori della C.A.V. In generale le comunicazioni sono state soddisfacenti. L'emissione di IKO sulla frequenza di 6500 Kc/s. sono state inregolari.
Condizioni metereologiche:Mare forza da 2 a 3 vento da 15 a 25 Km.variabile in direzione.Visibilità 30 Km.circa. Altezza nubi basse oltre m.2000.

F/to IL CAPO EGUIPAGGIO
(Ten.A.A.r.n.Pil.ELVINO Gianardi)

==========

..... per copia conforme.

(Col. A.A.r.n. A. [illegible])

320

FROM . H.Q. COMMAND RESCUE CENTER MILAN

REPORT ON THE RESCUE MISSION CARRIED OUT ON THE 1ST SEPTEMBER BY A CANT. Z. 506A/C A.S.R.L. - OF LA SPEZIA .

Operation order as per telegram No. 0534/R.V. dated 1st September 1946 by the C.C.R.S. of Rome received at 1115 hrs.

1115 Hrs Notified la Spezia of the operation order for immediate take-off of the Cant.Z. 506 Call Signe A.S.R.L.-1.

1200 Hrs Canr.Z. 506 A.S.R.L.-1 took-off from Cadimare.

I.L.Y. calling A.S.R.L.-1 and I.M.H. from 1200 hrs to 1347 hrs, but cannot hear because of inefficiency of the receiver,la Spezia informs by phone that I.M.H. and A.S.R.L.-1 are hearing very well I.L.Y.
I notify la Spezia to act as a bridge for the R.T. liason with the a/c and the telephone liason with Milan.

1310 Hrs Following request by Milan, Spezia notify that A.S.L.R.-1 gave position flying above Montecristo at 1305 hrs..

1333 Hrs Spezia informs that a/c gave position flying above Giannutri.
The reciver of Milan being replaced, liason took place between I.L.Y and F.L.Y. (Marsiglia) I.L.Y. intercept the comunication between I.M.H. and A.S.R.L.-1 whom does not answer immediately because is busy.

1353 hrs I.M.H. carrying out our order, forward the following telegram to A.S.R.L.-1:
' Start from 42°30' N - 09°40' E - carry out parallel course to the coast with a distance between them of 8 miles for a 50 mile of flying.
1400 Hrs I.L.Y. asks A.S.R.L.-1 if he recived the telegram sent by I.M.H.
1403 Hrs A.S.R.L.-1 replies that he received the message from I.M.H.
1408 Hrs I.L.Y. asks A.S.R.L.-1 position.
A.S.R.L.-1 signal sternght 3/5 and heard by I.L.Y signal strenght 3/5
1410 Hrs A.S.R.L.-1 repl giving position : 42°30' N and 10° 20' E.
1424 Hrs I.L.Y to A.S.R.L-1 Search on course parallel distance 8 miles includdg the following points :
43° 11 N.- 10° 27' E - and 43°11' N - 09° 40' E - 42° 30' N - 09° 40' E - and 42° 30' N - 10° 27' E - please inform us of speed, hight, and met condition of zone.
1436 Hrs A.S.R.L.-1 reply to have received and informs I.L.Y. to be waiting for requested informations.
1455 Hrs A.S.R.L.-1 informs I.L.Y. Visibility good - clouds 3/10 - light wind from E. Sea slightly rough- Flying at a hight between 400/500 meters.
1459 Hrs I.L.Y. acknowledge

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

Operation order as per telegram No. 0534/R.V. dated 1st September 1946 by the C.C.R.S. of Rome received at 1115 hrs.

1115 Hrs Notified la Spezia of the operation order for immediate take-off of the Cant.Z. 506 Call Signe A.S.R.L.-1.

1200 Hrs Canr.Z. 506 A.S.R.L.-1 took-off from Cadimare.

I.L.Y. calling A.S.R.L.-1 and I.M.H. from 1200 hrs to 1347 hrs, but cannot hear because of inefficiency of the receiver, la Spezia informs by phone that I.M.H. and A.S.R.L.-1 are hearing very well I.L.Y.
I notify la Spezia to act as a bridge for the R.T. liason with the a/c and the telephone liason with Milan.

1310 Hrs Following request by Milan, Spezia notify that A.S.L.R.-1 gave position flying above Montecristo at 1305 hrs..

1333 Hrs Spezia informs that a/c gave position flying above Giannutri.
The reciver of Milan being replaced, liason took place between I.L.Y and F.L.Y. (Marsiglia) I.L.Y. intercept the comunication between I.M.H. and A.S.R.L.-1 whom does not answer immediately because is busy.

1353 hrs I.M.H. carrying out our order, forward the following telegram to A.S.R.L.-1:
" Start from 42°30' N - 09°40' E - carry out parallel course to the coast with a distance between them of 8 miles for a 50 mile of flying.
1400 Hrs I.L.Y. asks A.S.R.L.-1 if he recived the telegram sent by I.M.H.
1403 Hrs A.S.R.L.-1 replies that he received the message from I.M.H.
1408 Hrs I.L.Y. asks A.S.R.L.-1 position.
A.S.R.L.-1 signal sternght 3/5 and heard by I.L.Y signal strenght 3/5
1410 Hrs A.S.R.L.-1 repl giving position : 42°30' N and 10° 20' E.
1424 Hrs I.L.Y to A.S.R.L-1 Search on course parallel distance 8 miles includdng the following points :
43° 11 N.- 10° 27' E - and 43°11' N - 09° 40' E - 42° 30' N - 09° 40' E - and 42° 30' N - 10° 27' E - please inform us of speed, hight, and met condition of zone.
1436 Hrs A.S.R.L.-1 reply to have received and informs I.L.Y. to be waiting for requested informations.
1455 Hrs A.S.R.L.-1 informs I.L.Y. Visibility good - clouds 3/10 - light wind from E. Sea slightly rough- Flying at a hight between 400/500 meters.
1459 Hrs I.L.Y. acknowledge
1506 Hrs I.LY. asks A.S.R.L.-1 how many more hours of lying can he do.
1514 Hrs A.S.R.L.-1 replies: we have enough fuel to do another 75' minutes of flying.
1517 Hrs I.L.Y. asks position of A.S.R.L.-1
1521 Hrs A.S.R.L -1 replies giving the following position 1520 flying over Pianosa.
1522 Hrs I.L.Y acknowledge.
1525 Hrs I.L.Y. informs A.S.R.L.-1 : go over Formiche Grosseto. succesevely over Piombino and then come back to La Spezia.
Signal your position when over the above mentioned points.
1530 Hrs A.S.R.L.-1 acknowledge.
1539 Hrs A.S.R.L. -1 informs I.L.Y. " We are flying over Grosseto "
1540 Hrs Acknowledge
1547 Hrs A.S.R.L -1 informs I.L.Y. " We are flying over Piombino "

Cont.....2

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

1548 Hrs I.L.Y. acknowledge
1557 Hrs A.S.L.R. -1 informs expected landing at la Spezia at 1630 Hrs.
1613 Hrs I.M.H. forwards to I.L.Y. the following buletin of La Spezia :
Cloudy - Visibility 10/15 Km. Hight of clouds 500/800- 5/6 low clouds - wind calm
Total clouds 6 decimi.
1616 Hrs I.L.Y. I.L.Y. informs A.S.R.L. -1 of the above mentioned buletin.
1620 Hrs R.T traffic stops.
1625 Hrs Cant Z. 506 a/c A.S.R.L.-1 landed at la Spezia.

Result of the search NEGATIVE

THE DUTY OFFICER
CPT. PASQUALE

(REPORT BY THE CHIEF OF THE C.C.R.S. OF MILAN (LINATE)

1.) It is presumed that the B. 17 a/c which was reported missing did not shift very much from the expected position so as to reach the zone assigned for the search to the Cant .Z. 506 of la Spezia. In any case it was not sure that the search could have positive result because owing to the delay on which the search was carried out and also owing to the lack of information supplied.

2.) The Captain of the a/c of la Spezia confermed that the visibility over the sea in the zone serached was excellent, and so it is excluded the possibility that even a small craft could escape their attention.

3.) The R.T. liason between Milan and the a/c in flight took place with delay owing to the inefficiency of the reciver at Milan, which occured giust after the a/c took-off.
When the reciver was fixed, the liason was excellent Milan heard la Spezia, and also the a/c in flight with a signal strenght not lower than 3/5 and Rome with a signal strenght of 2/5 for all the duration of the R.T. liason. The a/c also heard Milan with a signal strenght not lower than 3/5. Meanwhile the frequency of 6500 Kc/s it has shown once more to be the best for the Rescue service. Only slight disturbances took place during the Rescue this was by the F.A.9 Station

4.) The telephone liason of Milan with Rome and la Spezia was satisfactory.

CHIEF OF THE RESCUE CENTER
(Cpt. Pil. EDGARDO MERLI)
Cpt. Pasquale

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

CENTRO SOCCORSO MILANO (Linea)
UFFICIO COMANDO

32 C

RELAZIONE SULLA MISSIONE di RICERCA SVOLTA IL GIORNO 1° SETTEMBRE 1946 CON AEREO CANT Z 506 - ASRL 1 - di SPEZIA

Ordine di operazione come da tele n° 0534/RV in data 1° Settembre 1946 del C.C.R.S. di Roma pervenuto alle ore 1115.

1135 - Trasmesso a Spezia ordine di operazione per decollo immediato Cant Z 506 - nominativo ASRL-1.
1200 - L'aereo Cant Z 506 ASRL-1 decolla da Cadimare.
ILY chiama ASRL 1 ed IMH dalle ore 1200 alle 1347, ma non riesce a collegarsi per avaria ricevitore.
Spezia comunica telefonicamente che IMH ed ASRL-1 sentono bene ILY.
Informo Spezia di fare da ponte per il collegamento RT con l'aereo e telefonico con Milano.
1310 - Su richiesta di Milano, Spezia telefona che ASRL-1 ha dato propria posizione su Montecristo alle ore 1305.
1332 - Spezia comunica che aereo ha dato propria posizione su Giannutri.
Non appena effettuato la sostituzione del ricevitore di Milano, ha inizio il collegamento tra ILY ed FLM (Marsiglia) e successivamente ILY intercetta la comunicazione tra IMH e ASRL-1, il quale non risponde subito perchè impegnato.
1353 - IMH in seguito a nostro ordine trasmette ad ASRL-1 seguente tele: "Partite da 42°30'N 09°40'E; fate delle rotte parallele alla costa distanti fra esse 8 miglia per un percorso di 50 miglia ciascuna".
1400 - ILY chiede ad ASRL-1 se ha ricevuto il tele trasmesso da IMH.
1403 - ASRL-1 risponde che ha ricevuto e dà conferma.
1408 - ILY chiede ad ASRL-1 posizione stimata; sente ASRL-1 forza 3/5 ed è sentito da questi forza 3/5.
1418 - ASRL-1 risponde dando seguente propria posizione stimata: 42°30'N et 10°20'E.
1424 - ILY ad ASRL-1: "Perlustrate con rotte parallele distanti 8 miglia, zona compresa seguenti punti: 43°11'N - 10°27'E et 43°11'N - 09°40'E et 42°30'N - 09°40'E et 42°30'N - 10°27'E; trasmettete vostra velocità et quota et bollettino meteo zona".
1436 - ASRL-1 accusa ricevuta e comunica ad ILY di attendere per le notizie richieste.
1455 - ASRL-1 comunica a ILY: "Visibilità buona - copertura 3/10 - vento leggero da E - mare leggermente mosso - quota velivolo 400/500 metri -.
1459 - ILY accusa ricevuta.
1506 - ILY chiede ad ASRL-1 quante ore di autonomia ha ancora.
1514 - ASRL-1 risponde: " Abbiamo ancora 75' di autonomia ".

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

1° SETTEMBRE 1946 CON AEREO CANT Z 506 - ASRL 1 - di SPEZIA

Ordine di operazione come da tele n° 0534/RV in data 1° Settembre 1946 del C.C.R.S. di Roma pervenuto alle ore 1115.

1135 - Trasmesso a Spezia ordine di operazione per decollo immediato Cant Z 506 - nominativo ASRL-1.
1200 - L'aereo Cant Z 506 ASRL-1 decolla da Cadimare.
ILY chiama ASRL 1 ed IBH dalle ore 1200 alle 1347, ma non riesce a collegarsi per avaria ricevitore.
Spezia comunica telefonicamente che IBH ed ASRL-1 sentono bene ILY.
Informo Spezia di fare da ponte per il collegamento RT con l'aereo e telefonico con Milano.
1310 - Su richiesta di Milano, Spezia telefona che ASRL-1 ha data propria posizione su Montecristo alle ore 1305.
1333 - Spezia comunica che aereo ha dato propria posizione su Giannutri.
Non appena effettuato la sostituzione del ricevitore di Milano, ha inizio il collegamento tra ILY ed FLN (Marsiglia) e successivamente ILY intercetta la comunicazione tra IBH e ASRL-1, il quale non risponde subito perchè impegnato.
1353 - IBH in seguito a nostro ordine trasmette ad ASRL-1 seguente tele: "Partite da 42°30'N 09°40'E; fate delle rotte parallele alla costa distanti fra esse 8 miglia per un percorso di 30 miglia ciascuna".
1400 - ILY chiede ad ASRL-1 se ha ricevuto il tele trasmesso da IBH.
1403 - ASRL-1 risponde che ha ricevuto e dà conferma.
1408 - ILY chiede ad ASRL-1 posizione stimata; sento ASRL-1 forza 3/5 ed è sentito da questi forza 3/5.
1410 - ASRL-1 risponde dando seguente propria posizione stimata: 42°30'N et 10°20'E.
1424 - ILY ad ASRL-1: "Perlustrate con rotte parallele distanti 8 miglia, zona compresa seguente punti: 43°11'N - 10°27'E et 43°11'W - 09°40'E et 42°30'N - 09°40'E et 42°30'N - 10°27'E; trasmettete vostra velocità et quota et bollettino meteo zona".
1436 - ASRL-1 accusa ricevuta e comunica ad ILY di attendere per le notizie richieste.
1455 - ASRL-1 comunica a ILY: "Visibilità buona - copertura 3/10 - vento leggero da E - mare leggermente mosso - quota velivolo 400/500 metri -.
1459 - ILY accusa ricevuta.
1506 - ILY chiede ad ASRL-1 quante ore di autonomia ha ancora.
1514 - ASRL-1 risponde: " Abbiamo ancora 75' di autonomia ".
1517 - ILY chiede ad ASRL-1 posizione stimata.

./. 87?

1992
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

1521 - ASRL-1 risponde dando seguente posizione propria: "Ore 1520 - Pianosa".
1522 - ILY accusa ricevuta.
1526 - ILY comunica ad ASRL-1: "Dirigete su Formiche Grosseto; successivamente su Piombino et rientrate quindi La Spezia". Segnalate posizioni su ogni punto sopraddetto".
1530 - ASRL-1 accusa ricevuta.
1539 - ASRL-1 comunica ad ILY: "Siamo su Formiche Grosseto".
1540 - ILY accusa ricevuta.
1547 - ASRL-1 comunica ad ILY: "Siamo su Piombino".
1548 - ILY accusa ricevuta.
1557 - ASRL-1 comunica previsto ammaraggio a Spezia ore 1630.
1613 - ILY comunica ad ILY seguente bollettino di Spezia: ore 1612 La Spezia - nuvoloso - visibilità 10/15 km. - altezza nubi m. 500/800 - 5/6 decimi nubi basse - calma di vento - nebulosità totale 6 decimi.
1616 - ILY passa ad ASRL-1 il bollettino di La Spezia sopraccennato.
1620 - Termina il traffico RT.
1625 - L'aereo Cant Z 506 ASRL-1 ammara a La Spezia.

ESITO DELLA RICERCA: NEGATIVO.

L'UFFICIALE di SERVIZIO
Cap. Pasquel

OSSERVAZIONI DEL CAPO DEL S.C.R.S. DI LINATE (MILANO)

1°) E' da presumere che il velivolo B.17 ricercato non si sia spostato tanto dalla rotta prevista fino a giungere nella zona assegnata per l'esplorazione al Cant Z 506 di La Spezia. In ogni caso era assai poco probabile che la ricerca potesse avere esito positivo a causa del notevole ritardo con cui è stata svolta e per la scarsità degli elementi che sono stati forniti.

2°) Il Capo equipaggio del velivolo di Spezia ha confermato che la visibilità sul mare nella zona esplorata era ottima ed esclude quindi che possa essere sfuggito alla loro ricerca anche un battello pneumatico di piccole dimensioni.

3°) Il collegamento RT tra Milano e l'aereo in volo è avvenuto con molto ritardo a causa di una comune avaria della ricevente di Milano, avvenuta poco dopo il decollo del velivolo.

Appena è stato possibile sostituire il ricevitore, il collegamento è stato ottimo. Milano ha sentito Spezia e l'aereo in volo con forza mai inferiore a 3/5 e Roma con forza 2/5 per tutta la durata del collegamento RT. Anche l'aereo ha sempre sentito Milano con forza mai inferiore a 3/5. Pertanto l'onda di 6500 Kc/s ancora una volta si è rivelata ottima per il servizio soccorso. Si sono avute solo interferenze lievi e di breve durata della stazione F10.

4°) Il collegamento telefonico di Milano con Roma e Spezia è stato soddisfacente.-

MILANO, 2 Settembre 1946

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

1530 - ASRI-1 accusa ricevuta.
1539 - ASRI-1 comunica ad ILY: "Siamo su Formiche Grosseto".
1540 - ILY accusa ricevuta.
1547 - ASRI-1 comunica ad ILY: "Siamo su Piombino".
1548 - ILY accusa ricevuta.
1557 - ASRI-1 comunica previsto ammaraggio a Spezia ore 1630.
1612 - ILY comunica ad ILY seguente bollettino di Spezia: ore 1612 La Spezia - nuvoloso - visibilità 10/15 km. - altezza nubi m. 500/800 - 5/6 decimi nubi basse - calma di vento - nebulosità totale 6 decimi.
1616 - ILY passa ad ASRI-1 il bollettino di La Spezia soprassegnato.
1620 - Termina il traffico RT.
1625 - L'aereo Cant Z 506 ASRI-1 ammara a La Spezia.

ESITO DELLA RICERCA: NEGATIVO.

L'UFFICIALE di SERVIZIO
Cap. Pasquet

OSSERVAZIONI DEL CAPO DEL C.C.R.S. DI MILANO (MILANO)

1°) E' da presumere che il velivolo B.17 ricercato non si sia spostato tanto dalla rotta prevista fino a giungere nella zona assegnata per l'esplorazione al Cant Z 506 di La Spezia. In ogni caso era assai poco probabile che la ricerca potesse avere esito positivo a causa del notevole ritardo con cui è stata svolta e per la scarsità degli elementi che sono stati forniti.

2°) Il Capo equipaggio del velivolo di Spezia ha confermato che la visibilità sul mare nella zona esplorata era ottima ed esclude quindi che possa essere sfuggito alla loro ricerca anche un battello pneumatico di piccole dimensioni.

3°) Il collegamento RT tra Milano e l'aereo in volo è avvenuto con molto ritardo a causa di una comune avaria della ricevente di Milano, avvenuta poco dopo il decollo del velivolo.

Appena è stato possibile sostituire il ricevitore, il collegamento è stato ottimo. Milano ha sentito Spezia e l'aereo in volo con forza mai inferiore a 3/5 e Roma con forza 2/5 per tutta la durata del collegamento RT. Anche l'aereo ha sempre sentito Milano con forza mai inferiore a 3/5. Portanto l'onda di 6500 Kc/s ancora una volta ci è rivelata ottima per il servizio soccorso. Si sono avute solo interferenze lievi e di breve durata delle stazione ~~RAF~~.

4°) Il collegamento telefonico di Milano con Roma e Spezia è stato soddisfacente.=

MILANO, 2 Settembre 1946

CENTRO SOCCORSO MILANO

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSO f.a.
(Cap. [illegible])
Cap. Pasquet

874

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

32 D 1

Mod. I. O. S.

SERVIZIO DI SOCCORSO

Modulo informazioni per operazioni di soccorso N. UNO

A Questo modulo viene emesso da (*) CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI DI ELMAS

(*) Centro Soccorso — Reparto Aerei Soccorso — Unità Marittima Soccorso.

B Ora — Provenienza e testo della segnalazione 10.52 TENERE IDRO PRONTO AT PARTIRE PER RI= CERCA APPARECCHIO B/17 COMUNICHEREMO ~~XXXX~~ ZONA RICERCHE = CAPITANO BARTALETT 0535/RV/./VELIVOLO SI DIRIGA ISOLA SANPIETRO 39°10'N 08°15'E/./DA DETTO PUNTO DIRIGERSI FINO 41°00'N. ET 08°00'E/./DA QUESTO PUNTO PERCORRERE IN SENSO IN= VERSO DETTA ROTTA AT 4 MIGLIA AT OVEST FINO AT 39°10'N/./SEGUIRANNO ISTRUZIO= NI IN VOLO PUNTO COLLEGAMENTO RT 6500 KC/S NOMINATIVO VELIVOLO ASRM RIPETO ASRM PUNTO CCRS ROMA = ORE 11.35

C

Velivolo disperso - Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
B.17 senza altre indicazioni	N.N.	N.N.	N.N.

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
N.N.	N.N.	da telegram ma ricevuto giorno pre- cedente si presume sulla rotta Istres-Casablanca.	N.N.	N.N.

E Indicazioni circa la zona di ricerca Isola SanPietro 39°10'N. 8°15'E. Dirigersi su 41°N. 08°00' E. Percorrere in senso inverso detta rotta at 4 mgl. At Ovest fino at 39°10' N.

F Informazioni varie Qualora non sia possibile il collegamento su 6500 Kc/s, ef- fettuare il collegamento stesso su 333 Kc/s con ILE

DATI RELATIVI ALL'AEROPLANO DI SOCCORSO

G

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire
CZ.	140^ Idro	ASRM	=	Isola	S.Pietro	Elmas	15 Km.

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

VERSO DETTA ROTTA AT 4 MIGLIA AT OVEST FINO AT 39°10 N./ [illegible]
NI IN VOLO PUNTO COLLEGAMENTO RT 6500 KC/S NOMINATIVO VELIVOLO ASRM RIPETO
ASRM PUNTO CCRS ROMA = ORE 11.35

C

Velivolo disperso - Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
B.17 senza altre indicazioni	N.N.	N.N.	N.N.

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
N.N.	N.N.	da telegramma ricevuto giorno precedente si presume sulla rotta Istres-Casablanca.	N.N.	N.N.

E Indicazioni circa la zona di ricerca Isola SanPietro 39°10'N. 8°15'E. Dirigersi su 41°N. 08°00' E. Percorrere in senso inverso detta rotta at 4 mgl. At Ovest fino at 39°10' N.

F Informazioni varie Qualora non sia possibile il collegamento su 6500 Kc/s, effettuare il collegamento stesso su 333 Kc/s con ILE

DATI RELATIVI ALL'AEROPLANO DI SOCCORSO

G

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire
CZ. 506	140ª Idro Squadriglia	ASRM	=	Isola 12,25'	S.Pietro 12,30'	Elmas 11,55'	15 Km. Rastrello

DATI RELATIVI AI MEZZI DI SUPERFICIE DI RICERCA

H

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire
NN.	NN.	NN.	NN.	NN.	NN.	NN.	NN.

NOTA — I comma da **A** a **F** saranno riempiti con i dati forniti dall'Ufficiale di servizio del Centro Soccorso.
I comma **G** e **H** saranno completati con i dati forniti dai reparti aerei e marittimi di Soccorso.

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

I Condizioni meteorologiche nella zona di ricerca (da compilare a cura dei mezzi di ricerca e soccorso):

Mare leggermente mosso Vento 5/20 Km. da SW Onda leggerm.increspata

Visibilità 15/25 Km. Altezza base nubi

Note mare ammarabile

K Ora della ricezione dell'ordine di partenza ed Ente che lo ha emanato (a cura del Reparto Aerei Soccorso ed Unità Marittime di Soccorso) 11.38 Centro Coordinamento Soccorso e Ricerche di Elmas

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati Non è stato possibile il collegamento su 6500 Kc/s per cui dopo circa 20 minuti di tentetivi il collegamento è stato effettuato con la C.A.V. di Cagliari su 333 Kc/s.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo La ricerca è stata eseguita alla quota si 200 m. con visibilità ottima nella zona di ricerca.- Decollo alle ore 11,55'.- Ore 12,30 su Capo Sandalo (Isola S.Pietro).- Ore 13,19 sul punto 41°N. 08°E. Accosto per 270° navigando per 2' su tale rotta. Ore 13,21 accosto per Rv. 174° sino al parallelo 39°10'. Alle ore 14,00 ricevo l'ordine di continuare la ricerca eseguendo altri due percorsi paralleli ai precedenti, spostati rispettivamente 4 mgl. a ponente. Ore 14,15 accosto per 270° e dopo due minuti per 354°. Ore 15.07 accosto per 270° e dopo due minuti per 174°. Ore 16.02 all'altezza di Capo Sandalo accosto per il rientro.- Ore 16,35 ammaro ad Elmas.- Esito ricerca NEGATIVO.

f/to Cap. Umberto Mateffo

N Osservazioni Prima ancora che l'aereo decollasse, IKO chiamava ASRM dando istruzioni sulle navigazione, il che ha fatto presumere trattarsi di altro aereo soccorso in volo con lo stesso nominativo di quello assegnato da IKO al Cent/z di Elmas.

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

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati Non è stato possibile il collegamento su 6500 Kc/s per cui dopo circa 20 minuti di tentativi il collegamento è stato effettuato con la C.A.V. di Cagliari su 333 Kc/s.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo La ricerca è stata eseguita dalla quota si 200 m. con visibilità ottima nella zona di ricerca.- Decollo alle ore 11,55'.- Ore 12,30 su Capo Sandalo (Isola S.Pietro).- Ore 13,19 sul punto 41°N. 08°E. Accosto per 270° navigando per 2' su tale rotta. Ore 13,21 accosto per Rv. 174° sino al parallelo 39°10'. Alle ore 14,00 ricevo l'ordine di continuare la ricerca eseguendo altri due percorsi paralleli ai precedenti, spostati rispettivamente 4 mgl. a ponente. Ore 14,15 accosto per 270° e dopo due minuti per 354°. Ore 15.07 accosto per 270° e dopo due minuti per 174°. Ore 16.02 all'altezza di Capo Sandalo accosto per il rientro.- Ore 16,39 ammaro ad Elmas.- Esito ricerca NEGATIVO.

f/to Cap. Umberto Mataffo

N Osservazioni Prima ancora che l'aereo decollasse, IKO chiamava ASRM dando istruzioni sulle navigazione, il che ha fatto presumere trattarsi di altro aereo soccorso in volo con lo stesso nominativo di quello assegnato da IKO al Cent/z di Elmas.

O Varie

FIRMA (1) f/to Ten. D.Sille

(1) Padrone del Motoscafo.
Comandante del Velivolo.
~~Uffic. inca. di Servizi del Centro~~

FIRMA f/to Cap. Toschi Gaetano

Uff. Comand. del Centro Soccorso
oppure
~~Uff. Comand. Reparto Velivoli~~ o Motoscafi di Soccorso

P.C.C.

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-1946 (129 C - 40 bl. da 50)

T. Col. D'Ille

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778507

MOD. R. V. S.

SERVIZIO SOCCORSO

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. A S R M *Tipo del velivolo* Cant/Z 506 *Matricola* 45246

Velocità crociera 235 Km/ore *(mg. o Km.). Ora di partenza* 11.55 B

Posizione zona inizio ricerche Capo Sandalo (Isole S.Pietro)

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 12,25 *. Ora effettiva di arrivo* 12,30

Lasciata la zona di ricerca ore. 16,02 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R D G		Qualità dei rilevamenti (buono-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
	stimata						
12,30	39° 10'	08° 15'	-	-	235 Km		
13,19	41° 00'	08° 00'	-	-	"		
13,21	41° 00'	07° 55'	-	-	"		
14,15	39° 10'	08,10'	-	-	"		
14,17	39° 10'	08° 05'	-	-	"		
15,07	41° 00'	07° 50'	-	-	"		
15,09	41° 00'	07° 45'	-	-	"		
16,02	39° 10'	08° 00'	-	-	"		

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

Nominativo r. t. [redacted] *Tipo del velivolo* Cant/z 506 *Matricola* 45246

Velocità crociera 235 Km/ora *(mg. o Km.). Ora di partenza* 11.55 B

Posizione zona inizio ricerche Capo Sandalo (Isole S.Pietro)

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 12,25 *. Ora effettiva di arrivo* 12,30

Lasciata la zona di ricerca ore. 16,02 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R D G		Qualità dei rilevamenti (buono-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
	stimata						
12,30	39° 10'	08° 15'	-	-	235 Km		
13,19	41° 00'	08° 00'	-	-	"		
13,21	41° 00'	07° 55'	-	-	"		
14,15	39° 10'	08,10'	-	-	"		
14,17	39° 10'	08° 05'	-	-	"		
15,07	41° 00'	07° 50'	-	-	"		
15,09	41° 00'	07° 45'	-	-	"		
16,02	39° 10'	08° 00'	-	-	"		

872

P.C.C.

Firma del Comandante del velivolo

f/to Cap. Umberto Mateffo

NOTA - Questo modulo sarà trasmesso dal Comando Reparto Velivoli Soccorso al Centro Soccorso insieme col Mod. I. O. al termine di ogni operazione od esercitazione.

Min. dell'Aeron. - Stab. Foromecc. - 6-1946 (129-C - 1000)

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

2001

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

3/A

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

TO :-Air Forces Sub-Commission,H.Q.,A.C.,Rome.

DATE :- 18th September 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V.MILAN

3/B

Herewith usual fortnight report on faults and defects from the officer i/c ASR at Linate.

2. It will be noted that most of the matters have already been discussed with F/Lt Reid.

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

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED COMMISSION - MILAN

21/9
P503
48/1/AIR

871

318

FROM: RESCUE CENTER LINATE (MILAN)

TO: A.F.S.C. MILAN

DATE: 14TH SEPTEMBER 1946

REF: NO.23/RS

REPORT ON FAILURES OF THE SERVICE FROM SEPTEMBER 1ST TO SEPTEMBER 14TH 1946.

1) TELEPHONE COMMUNICATIONS: The lines with Venice and Bologna mentioned in a previous report are still wanted. Following verbal agreement made with F/LT REID, the Rome Communications Ispettorato has been requested to take action. With satisfactory results the telephonic circuit Milan-Rome has been substituted. Line interruption: few and of short duration.

2) R.T. COMMUNICATIONS Satisfactory result with the 6500Kc/s. service. However there are always the usual interferences of the printing stations which cever all the zone, at times. The R.D.G. short waves of Mezzate is not working well yet. An english specialist is taking care of it.
As for the connection with the Marsiglia Air Safety Center, we are waiting for the proper wave canal spoken of with F/LT. REID.-

3) RESCUE MISSIONS CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT- NO.1 carried out on the 1st Sept. with aircraft ASRL-1 of La Spezia for the search of B 17-6934.
Hours of flight: 4 and 25m. Negative result. Satisfactory radio contacts.-

4) EXERCISES CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT - NO. 1 carried out with the Baltimore of Linate on the 7th of Sept. 1946. Quite satisfactory results. Errors have been found in the bearings of R.D.G. of Mezzate and some trouble has been had due to the bad functioning of "Car 1000" transmitting from the Co-ordination Search and Rescue Center.
NO. 1 carried out with aircraft Baltimore of Linate on the 13th of September. Satisfactory results. The exercises with the seaplanes of La Spezia will be carried out again as soon as the short waves R.D.G.of Mezzate is working well.

5) SUPPLIES AND MATERIAL- The same as was said in the previous report.

6) PERSONNEL OF THE CENTER- Satisfactorily trained.

7) TRAFFIC OF POLISH AIRCRAFT - The same as in the previous report.

THE HEAD OF THE RESCUE CENTER

2002
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

1) TELEPHONE COMMUNICATIONS: The lines with Venice and Bologna mentioned in a previous report are still wanted. Following verbal agreement made with F/LT REID, the Rome Communications Ispettorate has been requested to take action. With satisfactory results the telephonic circuit Milan-Rome has been substituted. Line interruption: few and of short duration.

2) R.T. COMMUNICATIONS Satisfactory result with the 6500Kc/s. service. However there are always the usual interferences of the printing stations which cever all the zone, at times. The R.D.G. short waves of Mezzate is not working well yet. An english specialist is taking care of it.
As for the connection with the Marsiglia Air Safety Center, we are waiting for the proper wave canal spoken of with F/LT. REID.-

3) RESCUE MISSIONS CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT- NO.1 carried out on the 1st Sept. with aircraft ASRL-1 of La Spezia for the search of B 17-6934.
Hours of flight: 4 and 25m. Negative result. Satisfactory radio contacts.-

4) EXERCISES CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT - NO. 1 carried out with the Baltimore of Linate on the 7th of Sept. 1946. Quite satisfactory results. Errors have been found in the bearings of R.D.G. of Mezzate and some trouble has been had due to the bad functioning of "Car 1000" transmitting from the Co-ordination Search and Rescue Center.
NO. 1 carried out with aircraft Baltimore of Linate on the 13th of September. Satisfactory results. The exercises with the seaplanes of La Spezia will be carried out again as soon as the short waves R.D.G.of Mezzate is working well.

5) SUPPLIES AND MATERIAL- The same as was said in the previous report.

6) PERSONNEL OF THE CENTER- Satisfactorily trained.

7) TRAFFIC OF POLISH AIRCRAFT - The same as in the previous report.

THE HEAD OF THE RESCUE CENTER

R 30/

87p

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

CENTRO SOCCORSO MILANO (Linate)
UFFICIO COMANDO

Linate (Milano) 14/2/1946

ALLA SOVRINTENDENZA CENTRALE DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA
MILANO

A T L A N T E

Prot. n°23/35

Oggetto: Relazione sulle manchevolezze del servizio dall'1 al 14 Settembre 1946.-

1°)- COMUNICAZIONI TELEFONICHE:- Mancano ancora le linee con Venezia e Bolo gna di cui alla relazione precedente. Come da accordi verbali presi col Capitano Reid è stato interessato l'Ispettorato Comunicazioni di Roma.
E' stato costituito con esito soddisfacente il circuito telefonico Milano-Roma. Interruzioni della linea: poche e di breve durata.

2°)-COMUNICAZIONI R.T.- Soddisfacente risultato col servizio di 5300 Kg/s. Sempre però le solite interferenze di stazioni delle stampe che coprono, a tratti, totalmente la zona. Ancora non a punto il Radiogoniometro ad onde corte di Linate. Si sta interessando della cosa uno specialista in loco.
Per il collegamento con l'ATC Control Center di Marsiglia si sta attendendo il canale d'onda ugonitto di cui si è parlato nell'abboccamento con il Cap.Reid.-

3°)- ESERCITAZIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA GIORNATA - N° 1 svolta il 10/9 con l'aereo ANI-i di La Spezia per la ricerca del P 17-SQ14.
Ore di volo effettuate: 4 e 0,m . Esito negativo. Collegamenti radio soddisfacenti.-

4) ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA GIORNATA- N° 1 svolta con l'aereo Baltimore di Linate il giorno 7/9. Esito abbastanza soddisfacente. Si sono riscontrati errori non rilevanti del Radiogoniometro di Linate e si è avuta qualche noia per il cattivo funzionamento dell'"Euro 1000" trasmittente del Centro Coordinamento Ricerche Soccorso.
N° 1 svolta con aereo Baltimore di Linate il giorno 13/9. Esito soddisfacente. Le esercitazioni con gli idrovolanti di La Spezia saranno riprese appena il Radiogoniometro di Linate sarà a punto.-

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

...ne di cui alla relazione precedente. Come da accordi verbali presi col Capitano ...naldi è stato interessato l'Ispettorato Comunicazioni di Roma.
E' stato sostituito con esito soddisfacente il circuito telefonico Milano-Roma. Interruzioni della linea: poche e di breve durata.

2°)-RADIOGONIOMETRO R.T.- Soddisfacentemente risultato col servizio di ...ico m/s. Esso ne però le solite interferenze di stazioni della stessa onda che ...ono, a tratti, totalmente la zona. Ancora non a punto il Radiogoniometro di nuova costruzione di Pescara. Si sta interessando della cosa una specialista inglese. Per il collegamento con l'Ufficio Servizi Aerei di Roma si sta ...tendendo il canale d'onda supplente di cui si è parlato nell'interrogatorio con il m...nnell.-

3°)- INTERCETTAZIONE SEGNALI RADIO/TELEFONIA.- N° 1 svolta il 1°/9 con l'aereo A...-1 di La Spezia per le ricerche del D 17-9914. Ore di volo effettuate: 4 e 40'. Esito negativo. Collegamenti radio soddisfacenti.-

4) COLLAUDI/PROVE SVOLTE NELLA QUINDICINA- N° 1 svolta con l'aereo Baltimore di linea il giorno 7/9. Esito abbastanza soddisfacente. Si sono riscontrati errori nei rilevamenti del Radiogoniometro di bordo e si è avuto qualche noia per il cattivo funzionamento del"Gamma 1000" trasmittente del Centro Coordinamento Ricerche Soccorso.
N° 1 svolta con aereo Baltimore di linea il giorno 13/9. Esito soddisfacente. Le esercitazioni con gli idrovolanti di La Spezia saranno riprese appena il Radiogoniometro di Pescara sarà a punto.-

5°) ESERCITAZIONI E MANOVRE - Vale quanto detto nella relazione precedente.

6°) RICERCHE CENTRO.- Abbastanza addestrato.

7°) MOVIMENTI NAVIGLI POLACCHI.-Vale quanto detto nella relazione precedente.-

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSO

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

FILE 48/1/Air 31 A (t)

FROM: BALTIMORE WING 132ND COMMAND GROUP

TO: WING COMMAND BALTIMORE MAIN OFFICE

REF: NO.03908/ OP4

REPORT ON RESCUE EXERCISE CARRIED OUT BY THE BALTIMORE FWX 584 ON SEPTEMBER 14TH 1946.

MISSION ORDER FROM CENTOCELLE CAV.
849/ C/L AIR RESCUE ROME/./ AIRCRAFT IS TO LEAVE IMMEDIATELY FOR RESCUE EXERCISE AND REACH PONZA ISLAND/./ LOCATION REACHED IT IS TO TAKE CONTACT ON A 333 & 4781 KC/s./ AFTER CONTACTS IT IS TO PASS ON 6500 FREQUENCY TO RECEIVE ORDERS/./ MAGG. ZENNARO./
Transmitted at 09,36 hours by LT.TITI
Received at 09,36 hours by Magg. MILLI

CREW: PILOT, 1st LT. ZURIGA Paolo
NAV, " " TROIANO Antonio
RADIOMAN SEARG. GALASSO Egidio

FLIGHT PHASES:
09,52 hours We take off on route towards Island of Ponza
09,53 " Contact with IKO or 6500Kc/s.
10,22 " We inform IKO Iscla di Ponza is reached and contact is made on 4781 Kc/s. We remain on Ponza for 28 minutes waiting for orders.
10,30 " IKO asks of Met, conditions on Ponza and our quota.
10,50 " Tele from IKO informs us to reach location X40oN 11o31'E.
10,55 " Location X is reached and we control our position with board RDG and transmit it to IKO.
11,43 " Tele from IKO informs us to be directed for 355o, quota(illegible)
11,53 " Tele from IKO informs us to pass on 385Kc/s. and to go the radio beacon of 37 ZP.
12,10 " IKO orders that we re-enter as exercise is over.
12,25 " We land on Urbe Airfield.

AIRCRAFT NOMINATIVE: Q3 NH.

OBSERVATIONS ON COMMUNICATIONS AND FREQUENCIES EMPLOYED.
Contact R.T. on 6500 Kc/s between the airplane and IKO has had a positive result. The aircraft has transmitted and received in a satisfactory way. Signal intensity 3/5.-

METEOROLOGIC CONDITIONS
Good atmospheric conditions all along the route.
Covering 5/10. Cloud bases 1700. Visibility from 20 to 30 Km.

THE HEAD OF THE CREW
LT. TROIANO Antonio

VISA:
THE COMMANDER OF THE 132ND GROUP BALTIMORE
MAJ. A.A. r.n. Pil. GRAZIANI Cesare

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

FOR RESCUE EXERCISE AND REACH PONZA ISLAND./ [illegible]
IT IS TO TAKE CONTACT ON A 333 & 4781 KC/s./ AFTER CONTACTS IT
IS TO PASS ON 6500 FREQUENCY TO RECEIVE ORDERS/./ MAGG. ZENNARO./
Transmitted at 09,36 hours by LT.TITI
Received at 09,36 hours by Magg. MILLI

CREW: PILOT, 1st LT. ZURIGA Paolo
NAV, " " TROIANO Antonio
RADIOMAN SEARG. GALASSO Egidio

FLIGHT PHASES:
09,52 hours We take off on route towards Island of Ponza
09,53 " Contact with IKO on 6500Kc/s.
10,22 " We inform IKO Isola di Ponza is reached and contact is made on 4781 Kc/s. We remain on Ponza for 26 minutes waiting for orders.
10,30 " IKO asks of Met, conditions on Ponza and our quota.
10,50 " Tele from IKO informs us to reach location X40oN 11o31'E.
10,55 " Location X is reached and we control our position with board RDG and transmit it to IKO.
11,43 " Tele from IKO informs us to be directed for 355o, quota(illegible)
11,53 " Tele from IKO informs us to pass on 385Kc/s. and to go the radio beacon of 37 ZP.
12,10 " IKO orders that we re-enter as exercise is over.
12,25 " We land on Urbe Airfield.

AIRCRAFT NOMINATIVE: Q3 NH.

OBSERVATIONS ON COMMUNICATIONS AND FREQUENCIES EMPLOYED.
Contact R.T. on 6500 Kc/s between the airplane and IKO has had a positive result. The aircraft has transmitted and received in a satisfactory way. Signal intensity 3/5.-

METEOROLOGIC CONDITIONS
Good atmospheric conditions all along the route.
Covering 5/10. Cloud bases 1700. Visibility from 20 to 30 Km.

THE HEAD OF THE CREW
LT. TROIANO Antonio

VISA:
THE COMMANDER OF THE 132ND GROUP BALTIMORE
MAJ. A.A. r.n. Pil. GRAZIANI Cesare

868

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

31 A

COPIA

STORMO BALTIMORE
Comando 132° Gruppo

COMANDO STORMO BALTIMORE
S E D E

Prot.n°0398/OP4.....

Oggetto: Relazione dell'esercitazione di soccorso effettuata dal Baltimore FWX 584 il 14/9/946.-

ORDINE DI MISSIONE DALLA C.A.V. DI CENTOCELLE :
849/C/L AEREOSOCCORSO ROMA/./ VELIVOLO BALTIMORE PARTA SUBITO PER ESERCITAZIONE DI SOCCORSO ET RAGGIUNGA ISOLA PONZA/./AT LOCALITA' RAGGIUNTA SI FARA' RILEVARE SU FREQUENZA 333 ET 4781 Kc/s. /./ EFFETTUATI RILEVAMENTI PASSARE SU FEQUENZA 6500 PER RICEVERE ORDINI /./ MAGG.ZENNARO/./
Trasmesso ore 0936 da Ten.TITI
Ricevuto ore 0936 da Magg. MILLI

EQUIPAGGIO: PIL. STEN. FURIGA Paolo
NAV. STEN. TROIANO Antonio
MARC. Serg. GALASSO Egidio.

FASI DEL VOLO:
Ore 0952 Si decolla mettendoci in rotta per l'isila di Ponza.
Ore 0953 Ci mettiamo in collegamento con IKO su 6500Kc/s.
Ore 1022 Comunichiamo ad IKO di aver raggiunto Ponza e ci facciamo rilevare su Kc/s. 4781.Restiamo su Ponza in attesa di ordini per 28 minuti.
Ore 1030 IKO ci chiede le condizioni meteorologiche su Ponza e la nostra quota.
Ore 1050 Riceviamo tele da IKO comunicanteci di reggiungere punto X 40°N 11°31'E.
1055 Raggiungiamo punto X e controlliamo la nostra posizione a mezzo Rdg di bordo trasmettendola ad IKO.
Ore 1143 Riceviamo tele da IKO comunicanteci di derigerci per 355°,quota (illeggibile)
Ore 1153 Riceviamo tele da IKO di passare in ascolto su 385 Kc/s.e di derigerci sul radiofaro di 37ZP.
Ore 1210 Riceviamo ordine da IKO di rientrare per esercitazione compiuta .
Ore 1225 Atterriamo su l'Aeroporto dell'Urbe.

NOMINATIVO AEREO: 03 NH.

OSSERVAZIONI SULLE COMUNICAZIONI E FREQUENZE IMPIEGATE:
Il collegamento R.T. su 6500 Kc/s. tra l'aereo ed IKO ha avuto esito positivo.L'aereo ha trasmesso e ricevuto in modos soddisfacente.Intensità dei segnali 3/5.=

CONDIZIONI METEREOLOGICHE:Condizioni atmosferiche buone lungo tutta la rotta. Copertura 5/10.Basi delle nubi 1700.Visibilità da 20 a 30 Km.

IL CAPO EQUIPAGGIO
(Ten. TROIANO Antonio)
F/to. Ten. TROIANO Antonio.

VISTO:
IL COMANDANTE DEL 132°GRUPPO "BALTIMORE"
(Magg.A.A.r.n.Pil.GRAZIANI G.Cesare)
F/to. GRAZIANI.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778507

14/9/946.-

ORDINE DI MISSIONE DALLA C.A.V. DI CENTOCELLE :
849/C/L AEREOSOCCORSO ROMA/./ VELIVOLO BALTIMORE PARTA SUBITO PER ESERCITAZIONE DI SOCCORSO ET RAGGIUNGA ISOLA PONZA/./AT LOCALITA' RAGGIUNTA SI FARA' RILEVARE SU FRE_ QUENZA 333 ET 4781 Kc/s. /./ EFFETTUATI RILEVAMENTI PASSARE SU FEQUENZA 6500 PER RICEVERE ORDINI /./ MAGG.ZENTARO/./
Trasmesso ore 0936 da Ten.TITI
Ricevuto ore 0936 da Magg. MILLI
EQUIPAGGIO: PIL. STEN. FURIGA Paolo
NAV. STEN. SWWW TROIANO Antonio
MARC. Serg. CALASSO Egidio.
FASI DEL VOLO:
Ore 0952 Si decolla mettendoci in rotta per l'isila di Ponza.
Ore 0953 Ci mettiamo in collegamento con IKO su 6500Kc/s.
Ore 1022 Comunichiamo ad IKO di aver raggiunto Ponza e ci facciamo rilevare su Kc/s. 4781.Restiamo su Ponza in attesa di ordini per 28 minuti.
Ore 1030 IKO ci chiede le condizioni meteorologiche su Ponza e la nostra quota.
Ore 1050 Riceviamo tele da IKO comunicanteci di reggiungere punto X 40°N 11°3I'E.
1055 Raggiungiamo punto X e controlliamo la nostra posizione a mezzo Rdg di bordo trasmettendola ad IKO.
Ore 1143 Riceviamo tele da IKO comunicanteci di derigerci per 355°,quota (illeggibile)
Ore 1153 Riceviamo tele da IKO di passare in ascolto su 385 Kc/s.e di derigerci sul radiofaro di 37ZP.
Ore 1210 Riceviamo ordine da IKO di rientrare per esercitazione compiuta .
Ore 1225 Atterriamo su l'Aeroporto dell'Urbe.
NOMINATIVO AEREO: Q3 NH.
OSSERVAZIONI SULLE COMUNICAZIONI E FREQUENZE IMPIEGATE:
Il collegamento R.T. su 6500 Kc/s. tra l'aereo ed IKO ha avuto esito positivo.L'aereo ha trasmesso e ricevuto in modos soddisfacente.Intensità dei segnali 3/5.=
CONDIZIONI METEREOLOGICHE:Condizioni atmosferiche buone lungo tutta la rotta.
Copertura 5/10.Basi delle nubi 1700.Visibilità da 20 a 30 Km.

IL CAPO EQUIPAGGIO
(Ten. TROIANO Antonio)
F/to. Ten. TROIANO Antonio.

VISTO:
IL COMANDANTE DEL 132°GRUPPO "BALTIMORE"
(Magg.A.A.r.n.Pil.GRAZIANI G.Cesare)
F/to. GRAZIANI.

867

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

COPY

31 B
(t)

TAKEN FROM THE BOARD NOTICE BOOK

09,53	IKO	03NH	-QSV ARK
09,45	03NH	IKO	-R QSV VV QAD?K
09,55	IKO	03NH	-R #1 QAD Urbe A' 09,52 QAB Island of Ponza AR
09,56	03NH	IKO	-R OK QSL X
09,57	IKO	03NH	-R X
10,00	37ZP	IKO	-CMF QTH GINNUTRI? K
10,05	03NH	IKO	- QAP X
10,06	IKO	03NH	-R CMF QAP X
10,10	IKO	ILI	-AR K
10,13	03NH	IKO	-TVB? AR
10,14	IKO	03NH	-R TVB X
10,15	IKO	03NH	-QTR ? AR
10,16	03NH	IKO	-QTR 10,15 AR
10,17	IKO	03NH	-R QTR no.2 QTH A' 10,15 Ponza Island AR
10,18	03NH	IKO	-QSL QTH QFA QAH ? K
10,19	IKO	03NH	-QAM Mete conditions Ponza Island good: covering 5/10 QAH 1500 m. Visibility 20 km. Smooth sea AR.
10,22	03NH	IKO	-R QSL ATT QSY 4781 Kc/s. after QTF QSY 6500 Kc/s. AR.
10,25	IKO	03NH	-R QSL X
			QAP ON 4781 Kc/s.
10,26-10,28		ILA	-03NH- QRK? K
10,28-10,29		ILY	-03NH- QRK? K
10,30-10,32		IKO	-03NH- QRK?
			QAP ON 6500 Kc/s.
10,36		IKO	-03NH-QSV AR
10,45		IKO	-03NH-QBW QSV AR
10,46		03NH	-IKO-Have you been contacted on 4781 Kc/s? K
10,47		IKO	-03NH- I have not been contacted because the stations on 4781 Kc/s. are QRL AR
10,48		03NH	-IKO-R QSL AS
10,49		IKO	-03NH R AS
10,50		03NH	-IKO- Reach location 41oN and 11o and 30'E QAP always on 6500 Kc/s. AR
10,51		IKO	-03NH - R QSL X
10,54		03NH	-IKO -QRU? K
10,55		IKO	-03NH-R QRU X
11,00		37ZP	-IKO -QRK? K
11,02		ILE	-IKO -QRU? HR QRL QRX 1330 VA
11,02		03NH	-IKO -QRK? TVB? K
11,03		IKO	-03NH-R QRK TVB AR
11,03		03NH	- IKO -ATT QTG K
11,03		IKO	-03NH-R QTG MO MO AR
11,04		03NH	-IKO - Are you on the fixed location? K
11,05		IKO	-03NH-R AS
11,06		IKO	-03NH - Still 10 more minutes before location is reached A R
11,07		03NH	-IKO-R QTG K
11,10		03NH	-IKO-R QRG K
11,10		IKO	-03NH-R MO MO AR
11,11		03NH	Transmit the VS QRA OK? K
11,12		IKO	-03NH-R QTG MO MO 03NH etc. AR
11,24			Contact position Capodichino 350o- 01bia 355o.
11,25			IKO- 03NH -NO. 3 QTH 41oN and 11o and 30'E AR
11,26		03NH	-IKO.-R QSL AR X
11,32		IKO	-03NH ATT AC For lack of petrol AR K

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

10,15	IKO	03NH	-QTR ? AR
10,16	03NH	IKO	-QTR 10,15 AR
10,17	IKO	03NH	-R QTR no.2 QTH A' 10,15 Ponza Island AR
10,18	03NH	IKO	-QSL QTH QFA QAH ? K
10,19	IKO	03NH	-QAM Mete conditions Ponza Island good: covering 5/10 QAH 1500 m. Visibility 20 km. Smooth sea AR.
10,22	03NH	IKO	-R QSL ATT QSY 4781 Kc/s. after QTF QSY 6500 Kc/s. AR.
10,25	IKO	03NH	-R QSL X QAP ON 4781 Kc/s.
10,26-10,28		ILA	-03NH- QRK? K
10,28-10,29		ILX	-03NH- QRK? K
10,30-10,32		IKO	-03NH- QRK? QAP ON 6500 Kc/s.
10,36		IKO	-03NH-QSV AR
10,45		IKO	-03NH-QBW QSV AR
10,46		03NH	-IKO-Have you been contacted on 4781 Kc/s? K
10,47		IKO	-03NH- I have not been contacted because the stations on 4781 Kc/s. are QRL AR
10,48		03NH	-IKO-R QSL AS
10,49		IKO	-03NH R AS
10,50		03NH	-IKO- Reach location 41oN and 11o and 30'E QAP always on 6500 Kc/s. AR
10,51		IKO	-03NH - R QSL X
10,54		03NH	-IKO -QRU? K
10,55		IKO	-03NH-R QRU X
11,00		37ZP	-IKO -QRK? K
11,02		ILE	-IKO -QRU? HR QRL QRX 1330 VA
11,02		03NH	-IKO -QRK? TVB? K
11,03		IKO	-03NH-R QRK TVB AR
11,03		03NH	- IKO -ATT QTG K
11,03		IKO	-03NH-R QTG MO MO AR
11,04		03NH	-IKO - Are you on the fixed location? K
11,05		IKO	-03NH-R AS
11,06		IKO	-03NH - Still 10 more minutes before location is reached A R
11,07		03NH	-IKO-R QTG K
11,10		03NH	-IKO-R QRG K
11,10		IKO	-03NH-R MO MO AR
11,11		03NH	Transmit the VS QRA OK? K
11,12		IKO	-03NH-R QTG MO MO 03NH etc. AR
11,24			Contact position Capodichino 350o- 01bia 355o.
11,25		IKO	-03NH -NO. 3 QTH 41oN and 11o and 30'E AR
11,26		03NH	-IKO -R QSL AR X
11,37		IKO	-03NH-ATT QAC For lack of petrol AR K
11,38		03NH	-IKO-ATT Your range? X
11,39		IKO	-03NH My range 41' AR

861

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

11,41 03NH -IKO - ATT for ten minutes go towards N on QTI 355o
QAH 1200
11,42 03NH -IKO - RP 355i and QAH 1200m.
11,43 IKO -03NH-R QSL X
11,45 37ZP- IKO- Pass on 385 Kc/s. leaving signal ARX CFM? K
11,52 03NH- IKO- ATT Aircraft 37ZP makes rescue signals on
358 Kc/s. pass on the said wave of the same wave
to contact 37ZP.
11,55 IKO- 03NH-R QSL OK AR X
QAP ON 385 Kc/s.
11,57 Contact position of 37ZP 292o
11,59 QAP on RFD 37ZP
QAP ON 6500 Kc/s.
12,05 03NH- IKO_ Have you heard RFD 37ZP ?
12,06 IKO_ 03NH -On Kc/s. I have heard RFD 37ZP but it gave no name
12,08 03NH- IKO-R X XXX
12,10 IKO- 03NH*QAC? K
12,11 03NH_IKO Can you QNC QCV 37ZP?
12,13 03NH- IKO Received OK X
12,22 IKO- 03NH- QAL Urbe A' 1230 AR CL VA.

THE BOARD OPERATOR
SERG. GALASSO Egidio

VISA:
THE COMMANDER OF THE 132ND GROUP "BALTIMORE"
MAGG. A.A.r.n. Pil. GRAZIANI G. Cesare.

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

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

BEST COPY POSSIBLE

COPIA

31B

STRALCIO DEL QUADERNO DI BORDO

0953 IKO 03NH -QSV ARK
0954 03NH IKO -R QSV VV QAD?K
0955 IKO 03NH -R n°1 QAD Urbe A' 09.52 QAB Isola Ponza AR
0956 03NH IKO -R OK QSL X
0957 IKO 03NH -R X
1000 37ZP IKO -CFM QTH Giannutri? K
1005 03NH IKO -QAP X
1006 IKO 03NH -R CFM QAP X
1010 IKO ILI -AR K
1013 03NH IKO -TVB? AR
1014 IKO 03NH -R TVB X
1015 IKO 03NH -QTR ? AR
1016 03NH IKO -QTR 10.15 AR
1017 IKO 03NH -R QTR n°2 QTH A' 10.15 Isola Ponza AR
1018 03NH IKO -QSL QTH QFA QAH ? K
1019 IKO 03NH -QAM Isola Ponza condizioni metereologiche buone - copertura 5/10 QAH
1500 m. Visibilità 20 Km.Mare calmo AR.
1022 03NH IKO -R QSL ATT QSY 4781 Kc/s. dopo QTF QSY 6500 Kc/s.AR.
1025 IKO 03NH -R QSL X
QAP SU 4781 Kc/s.
1026-1028 ILA - 03NH- QRK? K
1028-1029 ILY - 03NH- QRK? K
1030-1032 IKO - 03NH -QRK?
QAP SU 6500 Kc/s.
1036 IKO + 03NH-QSV AR
1045 IKO - 03NH-QBW QSV AR
1046 03NH- IKO -Siete stato rilevalo su 4781 Kc/s? K
1047 IKO -03NH -Non sono stato rilevato perchèle stazioni su 4781Kc/s.sono QRL AR
1048 03NH- IKO -R QSL AS
1049 IKO - 03NH-R AS
1050 03NH- IKO -Raggiungete posizione 41°N et 11° et 30'E QAP sempre 6500Kc/s.AR
1051 IKO - 03NH-R QSL X
1054 03NH- IKO -QRU? K
1055 IKO - 03NH-R QRU X
1100 37ZP- IKO -QRK? K
1102 ILE - IKO -QRU? HR QRL QRX 1330 VA
1102 03NH- IKO -QRK? TVB? K
1103 IKO - 03NH-R QRK TVB AR
1103 03NH- IKO -ATT QTG K
1103.30 IKO - 03NH-R QTG MO MO AR
1104 03NH -IKO -Siete sul punto? K
1105 IKO - 03NH-R AS
1106 IKO - 03NH-Per arrivare sul punto ancora 10 minuti AR
1107 03NH- IKO -R QTG K
1110 03NH- IKO -R QRG K

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 748501/7

1005 O3NH IKO -QAP X
1006 IKO O3NH -R CFM QAP X
1010 IKO ILI -AR K
1013 O3NH IKO -TVB? AR
1014 IKO O3NH -R TVB X
1015 IKO O3NH -QTR ? AR
1016 O3NH IKO -QTR 10.15 AR
1017 IKO O3NH -R QTR n°2 QTH A' 10.15 Isola Ponza AR
1018 O3NH IKO -QSL QTH QFA QAH ? K
1019 IKO O3NH -QAM Isola Ponza condizioni metereologiche buone - copertura 5/10 QAH 1500 m. Visibilità 20 Km.Mare calmo AR.
1022 O3NH IKO -R QSL ATT QSY 4781 Kc/s. dopo QTF QSY 6500 Kc/s.AR.
1025 IKO O3NH -R QSL X

QAP SU 4781 Kc/s.

1026-1028 ILA - O3NH- QRK? K
1028-1029 ILY - O3NH- QRK? K
1030-1032 IKO - O3NH -QRK?

QAP SU 6500 Kc/s.

1036 IKO + O3NH-QSV AR
1045 IKO - O3NH-QBW QSV AR
1046 O3NH- IKO -Siete stato rilevalo su 4781 Kc/s? K
1047 IKO -O3NH -Non sono stato rilevato perchèle stazioni su 4781Kc/s.sono QRL AR
1048 O3NH- IKO -R QSL AS
1049 IKO - O3NH-R AS
1050 O3NH- IKO -Raggiungete posizione 41°N et 11° et 30'E QAP sempre 6500Kc/s.AR
1051 IKO - O3NH-R QSL X
1054 O3NH- IKO -QRU? K
1055 IKO - O3NH-R QRU X
1100 O3NH- IKO -QRK? K
1102 ILE - IKO -QRU? HR QRL QRX 1330 VA
1102 O3NH- IKO -QRK? TVB? K
1103 IKO - O3NH-R QRK TVB AR
1103 O3NH- IKO -ATT QTG K
103.30 IKO - O3NH-R QTG MO MO AR
104 O3NH -IKO -Siete sul punto? K
105 IKO - O3NH-R AS
1106 IKO - O3NH-Per arrivare sul punto ancora 10 minuti AR
1107 O3NH- IKO -R QTG K
1110 O3NH- IKO -R QRG K
1110 IKO - O3NH-R MO MO AR
1111 O3NH- IKO -Trasmettete il VS QRA OK? K
1112 IKO - O3NH-R QTG MO MO O3NH ecc,AR
1124 Ril.podi Capodichino 350°- Olbia 355°
1125 IKO - O3NH-n°3 QTH 41°N et 11° et 30'E AR
1126 O3NH- IKO -R QSL AR X
1137 IKO - O3NH-ATT QAC Per mancanza benzina AR K
1138 O3NH- IKO -ATT vostra autonomia? X
1139 IKO - O3NH-Mia autonomia 4I' AR

/./.

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

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

/ ./ ./
1141 03NH- IKO -ATT per 10 minuti dirigete verso N con QTI 3[illegible]° QAH 1200
1142 03NH- IKO -RP 355° et QAH 1200 m.
1143 IKO - 03NH-R QSL A
1145 37ZP- IKO -Passate su 385 Kc/s.lasciando il segnale ARX CFM? K
1152 03NH- IKO -ATT Aereo 37ZP lancia i segnali soccorso ~~xxxx~~ su 358 Kc/s.passare su ~~x~~ detta onda della stessa onda per incontrarvi con 37ZP.
1155 IKO - 03NH-R QSL OK AR X

QAP SU 385 Kc/s.

1157 Ril.po di 37ZP 292°
1159 QAP su RFD 37ZP

QAP SU 6500 Kc/s.

~~xxxxxxxxxxxx~~
1205 03NH- IKO -Avete sentito RFD 37ZP?
1206 IKO - 03NH-Su Kc/s.358 ho sentito RFD 37ZP ma non faceva nominativo
1208 03NH- IKO -R X XXX
1210 IKO - 03NH-QAC? K
1211 03NH- IKO -Potete QNC QCV 37ZP?
1213 03NH- IKO -Ricevuto OK X
1222 IKO - 03NH-QAL Urbe A'1230 AR CI VA.

L'OPERATORE DI BORDO
(Serg.CALASSO Egidio)
F/to. CALASSO Egidio.

VISTO:
IL COMANDANTE DEL 132° GRUPPO "BALTIMORE"
(Magg.A.A.r.n.Pil.GRAZIANI G. Cesare)
F/to. GRAZIANI

064

30 A

COORDINATION SEARCH AND RESCUE CENTER
ELMAS

REPORT ON EXERCISE OF SEPTEMBER 9TH. 1946.

At 08.00 the following operation order is sent to the 140th. SQ. and for information to Rescue Direction Rome- Air-Assistant Cagliari- Flying Control-:

" Air Rescue Elmas 50/EI:/;/ leave of seaplane rescue Cant. Z 506 37ZK is being arranged/./ take off is to take place at 0915 hours and not later,on 39o00' north 10o40' east./ at fixed location the aircraft is to ask for bearing so as to establish real position./ successively it will receive order to go 40o00' north 10o00'east, so as to eventually come across SM.82 military courier coming from Rome/./ after which it is to return to Elmas Base/./ in case of failed sight of the military courier,37ZK is to ask location of zone reached and then return to the base/./ during approaching phase to first location established,it will make radio contacts on 6500 Kc.s issuing navigation bulletin/./ on zone it will pass on 333Kc/s for requested location/./ during navigation it is to pass again on 655KC/s between first and second location for contact/ when second location is reached if it does not contact SM 82 it is to ask location on 333Kc/s/on returning phase it will pass on 3805 Kc/s issuing new navigation bulletin.// Lt. SILIA
At 0845 hours for lack of electric power the seaplane cannot be put off to sea nor is it possible to continue the transmission of the rushed order of operation to this Direction.

0915 hours - electric power returns and the aircaft is put off to sea.
09,31 " - Seaplane 37ZK takes off
09,45 " - location SM 82 is asked to CAV.
09,53 " - CAV informs that SM 82 is contacted on 50o ENE and navigates on RB 234o
09,57 " - CAV communicates position SM82: 40o50'N.- 11o20'25" E.
10,11 " - seaplane 37ZK passes on 900m.
10,12 " - Location 37ZK is : 38o55' N- 10o 47'E.
10,24 " - through CAV 37ZK is ordered to return on 6500Kc.s
10,32 " - CAV communicates that 37ZK has passes on 6500KC.s at 10,24 hours
10,32 " - CAV is asked to give SM82 location
10,40 " - CAV communicates that SM82 does not connect even though it has received the request of contact
10,55 " - 37ZK passes on 900m.
10,57 " - location 37ZK is: 40o05'N 09o51'E.
10,58 " - 37ZK comminicates to pass on 3805 Kc/s
11,40 " - 1st contact with 37ZK is established
11,44 " - 37ZK closes up its station
11,47 " - 37ZK lands

THE DUTY OFFICER

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

At 08.00 the following operation order is sent to the 140th. SQ. and for information to Rescue Direction Rome- Air-Assistant Cagliari- Flying Control-:

" Air Rescue Elmas 50/LI:/;/ leave of seaplane rescue Cant. Z 506 37ZK is being arranged/./ take off is to take place at 0915 hours and not later,on 39o00' north 10o40' east./ at fixed location the aircraft is to ask for bearing so as to establish real position./ successively it will receive order to go 40o00' north 10o00'east, so as to eventually come across SM.82 military courier coming from Rome/./ after which it is to return to Elmas Base/./ in case of failed sight of the military courier,37ZK is to ask location of zone reached and then return to the base/./ during approaching phase to first location established,it will make radio contacts on 6500 Kc.s issuing navigation bulletin/./ on zone it will pass on 333Kc/s for requested location/./ during navigation it is to pass again on 655KC/s between first and second location for contact/ when second location is reached if it does not contact SM 82 it is to ask location on 333Kc/s/on returning phase it will pass on 3805 Kc/s issuing new navigation bulletin.// Lt. SILLA
At 0845 hours for lack of electric power the seaplane cannot be put off to sea nor is it possible to continue the transmission of the rushed order of operation to this Direction.

0915 hours - electric power returns and the aircaft is put off to sea.
09,31 " - Seaplane 37ZK takes off
09,45 " - location SM 82 is asked to CAV.
09,53 " - CAV informs that SM 82 is contacted on 50o ENE and navigates on RB 234o
09,57 " - CAV communicates position SM82: 40o50'N.- 11o20'25" E.
10,11 " - seaplane 37ZK passes on 900m.
10,12 " - Location 37ZK is : 38o55' N- 10o 47'E.
10,24 " - through CAV 37ZK is ordered to return on 6500Kc.s
10,32 " - CAV communicates that 37ZK has passes on 6500KC.s at 10,24 hours
10,32 " - CAV is asked to give SM82 location
10,40 " - CAV communicates that SM82 does not connect even though it has received the request of contact
10,55 " - 37ZK passes on 900m.
10,57 " - location 37ZK is: 40o05'N 09o51'E.
10,58 " - 37ZK comminicates to pass on 3805 Kc/s
11,40 " - 1st contact with 37ZK is established
11,44 " - 37ZK closes up its station
11,47 " - 37ZK lands

THE DUTY OFFICER

illegible signature

862

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

2019

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

29A

OBSERVATIONS ON EXERCISE OF SEPTEMBER 9TH 1946

It has been impossible to make any contacts on 6500Kc/s between the Center and 37ZK. The radiman of the aircraft states he has heard the Center Station since the take off up to Carbonara almost with evanescent but not musical note.

On a 3805 frequency the receiving station has heard the aircraft only when it was on the altitude of Cagliari and very weakly. The radioman states he has received the land signals very well ever since the passage on 3805 with strong musical note.

The co-ordinates of the two locations reached by the plane have been given by CAV on contacts with Cagliari, Tunisi and Malta. (uncertain)

1st.contact	Cagliari 102o-	Tunisi 005o -location given 38o55'N.- 10o47'E.
2nd. " "	Cagliari 035o-	Tunisi 349o- Malta(I) 318o location given: 40o05'N 09o51'E.

The locations derived from the said contacts, by this Center result to be different from those given by the aircraft.

The R.T. station of the Center has presented the usual inconvenience of the hoarse note of the transmitting station.

The connection between CAV and 37ZK on 900m. wave has been carried out regularly.

The R.D.G. bearings have revealed to be sufficiently correct except thatthe second one of Tunisi should have swung between 355o and 359o.

THE DUTY OFFICER

SIGNATURE ILLEGIBLE

SEARCH AND RESCUE SERVICE
CENTOCELLE
SEPT.13TH 1946.

TO THE LIAISON OFFICER WITH AFSC.
F/LT REID ROME.

REF: 852/E E

.....the following letter is transmitted to the Allied officer for information.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE.

862

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI

ELMAS

RELAZIONE SULLA ESERCITAZIONE DEL GIORNO 4/9/46

Alle ore 08.00 si invia alla I40 Sq. e p.c. alla Direzione Soccorso Roma-Assistaereo Cagliari- Flying Control- il seguente ordine di operazione: "Aerosoccorso Elmas 50/EI:/;/ disponesi partenza idrosoccorso Cant.Z 506 37ZK/./ decollo dovrà avvenire non oltre ore 09I5 dirigendo su 39°00' nord I0°40' est./ at posizione raggiunta aereo chiederà rilevamenti per stabilire posizione vera/./successivamente riceverà ordine recarsi 40°00' nord I0°00'est per eventuale incrocio con SM.82 corriere militare proveniente da Roma/./ et avvistamento effettuato rientrerà base Elmas/. caso mancato avvistamento corriere aereo 37ZK chiederà posizione zona raggiunta rientrando successivamente alla base/./ durante fase avvicinamento primopunto stabilito effettuerà collegamento radio su 6500 Kc/s emettndo bollettino navigazione/./ in zona passerà su 333Kc/s per richiesta posizione/./ in navigazione tra primo et secondo punto passerà nuovamente su 655Kc/s per collegamento/./ raggiunto secondo punto se non avvisterà SM 82 chiederà posizione su 333 Kc/s/./ in fase rientro passerà su 3805 Kc/s emettendo nuovo bollettino navigazione/./Tenente Silla.

Alle ore 0845 per mancanza improvvisa di energia elettrica non si può mattere in acqua l'idro nè continuare la trasmissione a codesta Direzione del precitato ordine di operazione.

Ore 09I5,per ritorno dell'energia;si mette in acqua l'apparecchio.

Ore 09,3I	Idro 37ZK decolla
Ore 09,45	Si chiede alla CAV posizione SM82
Ore 09,53	CAV comunica che SM 82 viene rilevato per 50°ENE e naviga per Rb 234°
Ore 09,57	CAV comunica posizione SM 82:40°50'N.- II°20'25" E.
Ore I0,11	Idro 37ZK passa su 900m.
Ore 10,12	Posizione rilevata del 37 KZ è:38°55'N 10° 47'E.

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

Alle ore 08.30 [illegible]

Assistaereo Cagliari- Flying Control- il seguente ordine di operazione:
"Aerosoccorso Elmas 50/EI:/;/ disponesi partenza idrosoccorso Cant.Z 506 37ZK/./ decollo dovrà avvenire non oltre ore 0915 dirigendo su 39°00' nord 10°40' est./ at posizione raggiunta aereo chiederà rilevamenti per stabilire posizione vera/./successivamente riceverà ordine recarsi 40°00' nord 10°00'est per eventuale incrocio con SM.82 corriere militare proveniente da Roma/./ et avvistamento effettuato rientrerà base Elmas/. caso mancato avvistamento corriere aereo 37ZK chiederà posizione zona raggiunta rientrando successivamente alla base/./ durante fase avvicinamento primopunto stabilito effettuerà collegamento radio su 6500 Kc/s emettndo bollettino navigazione/./ in zona passerà su 333Kc/s per richiesta posizione/./ in navigazione tra primo et secondo punto passerà nuovamente su 655Kc/s per collegamento/./ raggiunto secondo punto se non avvisterà SM 82 chiederà posizione su 333 Kc/s/./ in fase rientro passerà su 3805 Kc/s emettendo nuovo bollettino navigazione/./Tenente Silla.

Alle ore 0845 per mancanza improvvisa di energia elettrica non si può mettere in acqua l'idro nè continuare la trasmissione a codesta Direzione del precitato ordine di operazione.

Ore 0915,per ritorno dell'energia;si mette in acqua l'apparecchio.

Ore 09,31	Idro 37ZK decolla
Ore 09,45	Si chiede alla CAV posizione SM82
Ore 09,53	CAV comunica che SM 82 viene rilevato per 50°ENE e naviga per Rb 234°
Ore 09,57	CAV comunica posizione SM 82:40°50'N.- II°20'25" E.
Ore 10,11	Idro 37ZK passa su 900m.
Ore 10,12	Posizione rilevata del 37 KZ è:38°55'N 10° 47'E.
Ore 10,24	Tramite la CAV si ordina al 37 KZ di tornare 6500
Ore 10,32	La CAV comunica che 37 ZK è passato alle 10,24 su 6500
Ore 10,32	Si chiede alla CAV la posizione dell'SM82

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

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

Ore 10,40	CAV comunica che SM82 pur avendo ricevuto la richiesta di levamento non aderisce
Ore 10,55	37ZK passa su 900m.
Ore IO,57	Posizione rilevata di 37ZK è: 40°05'N 09°5I'E.
Ore IO,58	37ZK comunica di passare su 3805 Kc/S
Ore II,40	Si viene a stabilire il 1°collegamento con 37ZK
Ore 11,44	37ZK chiude stazione
Ore 11,47	37ZK ammarra

L'Ufficiale di servizio

f.to Illeggibile

860

OSSERVAZIONI SULL'ESERCITAZIONE EFFETTUATA IL 4/9/46

Non è stato possibile effettuare alcun collegamento su 6500 Kc/s. tra il Centro ed il 37ZK. Il marconista dell'apparecchio afferma d'aver sentita la stazione del Centro dal decollo fino poco prima di Carbonara con nota evanescente e non musicale.
Sulla frequenza di 3805 Kc/s. la ricevente ha sentito l'apparecchio solo quando questo si trovava all'altezza di Cagliari e molto debolmente. Il marconista dell'apparecchio afferma di aver ricevuto benissimo i segnali da terra fin dal passaggio su 3805 con nota forte e musicale.
Le coordinate dei due punti raggiunti dall'apparecchio sono state date dalla C.A.V. su rilevamenti di Cagliari, Tunisi e Malta (incerto).
1° rilevamento Cagliari 102° - Tunisi 005° posizione data φ 38°55'N - λ 10°47'E
2° rilevamento Cagliari 035° - Tunisi 349° - Malta (I) 318° Posizione data φ 40°05'N λ 09°51'E
Le posizioni ricavate dai suddetti rilevamenti, da questo Centro, risultano diverse da quelle date all'apparecchio.
La stazione R.T. del Centro ha presentato il solito inconveniente della nota rauca della strasmittente.
Il collegamento tra C.A.V. ed il 37ZK sull'onda di 900m. si è svolto regolarmente.
I rilevamenti R.D.G. si sono rivelati sufficentemente esatti ad eccezione del secondo di Tunisi che avrebbe dovuto oscillare tra 355° e 359°.

Elmas li, 4/Settembre 1946

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
F/to. Illegibile.

==========

Centocelle li, 13/9/46

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI CODLEGALENTO CON
L'A.F.S.C. F/LT REID.
R O M A

Prot.n° 852/E.E.

..... che si trasmette per conoscenza dell'Ufficiale al_
leato cui la presente è diretta.-

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

Centro ed il 37ZK.Il marconista dell'apparecchio afferma d'aver sentita la stazione del Centro dal decollo fino poco prima di Carbonara con nota evanescente e non musicale.
Sulla frequenza di 3805 Kc/s.la ricevente ha sentito l'apparecchio solo quando questo si trovava all'altezza di Cagliari e molto debolmente.Il marconista dell'apparecchio afferma di aver ricevuto benissimo i segnali da terra fin dal passaggio su 3805 con nota forte e musicale.
Le coordinate dei due punti raggiunti dall'apparecchio sono state date dalla C.A.V.su rilevamenti di Cagliari,Tunisi e Malta(incerto).
1° rilevamento Cagliari 102° - Tunisi 005° posizione data φ38°55'N-λ10°47'E
2°rilevamento Cagliari 035° - Tunisi 349° -Malta (I) 318° posizione data φ40°05'N λ09°51'E
Le posizioni ricavate dai suddetti rilevamenti,da questo Centro,risultano diverse da quelle date all'apparecchio.
La stazione R.T. del Centro ha presentato il solito inconveniente della nota rauca della strasmittente.
Il collegamento tra C.A.V.ed il 37ZK sull'onda di 900m.si è svolto regolarmente.
I rilevamenti R.D.G.si sono rivelati sufficentemente esatti ad eccezione del secondo di Tunisi che avrebbe dovuto oscillare tra 355° e 359°.

Elmas li,4/Settembre 1946

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
F/to. Illegibile.

==========

Centocelle li,13/9/46

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI CODLEGALENTO CON
L'A.F.S.C. F/LT REID.
R O M A

Prot.n°852/E.F.....

..... che si trasmette per conoscenza dell'Ufficiale al_
leato cui la presente è diretta.-

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO F.to
(Col. A.Arm. - A. Del Monte)

859

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

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

27A

FROM: A.F.S.C. ROME.
TO: A.H.Q. ITALY C.M.F.
DATE: 23RD. SEPTEMBER 1946.
REF: A.F.S.C. 48/1/air.

26A

A.S.R. BULLETIN

Receipt is acknowledged of A.H.Q.1/400/AIR with enclosures, for which many thanks.

Any further pamphlets on Aircraft Safety will be welcome.

F/LT. REID
FOR AIR VICE MARSHAL.

65A

2026

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

21 Ft

From: Air Headqu ers, Italy, CMF.

To: A.F.S.C., Rome. (Attn. F/Lt. Reid).

Date: 14th September, 1946.

Ref: AHQI/400/Air.

A.S.R. BULLETIN.

Herewith for your retention five copies of Air Sea Rescue Bulletin.

Flight Lieutenant,
Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters, Italy.

Copy kept on file. Distribution list

25A
(c)

FROM: HEAD OF C.C.R.S. CENTOCELLE
TO: STATO MAGGIORE 1ST.UNIT ROME
AIR MINISTRY COMMUNICATION DIRECTION ROME
A.F.S.C. FL/LT REID ROME
FOR INFORMATION TO BALT. WING COMMAND ROME

DATE: 14 SEPTEMBER 1946.

REF: 868/ CIE

REPORT ON INDIVIDUAL*COMBINED EXERCISES, CARRIED OUT ON THE PRESENT DATE BY A CANT.Z 506 OF THE SEAPLANE BASE OF VIGNA DI VALLE AND A BALTIMORE OF THE WING OF THE URBE AIRFIELD, UNDER THE CONTROL OF THE C.C.R.S. - CENTOCELLE. -

To-day, September 14th. 1946, under the control of the C.C.R.S. at Centocelle,have taken place two individual air rescue exercises, which transformed themselves to a combined operation in the last part. They were part of the exercises prearranged by the direction of this C.C.R.S.

AIRCRAFT THAT HAVE PARTICIPATED IN THE EXERCISE.

NO.1- Cant.Z 506 REG. NO. 288/4 LIST 37 ZP. Seaplane Base of Vigna di Valle.
CREW: Lt. Pilot,CAPUTO- Staff Sergeant Pilot, ZACCAGNI- Radioman, Serg. CILIMBERTI.

NO.1- Baltimore LIST 03 NH- Baltimore Wing - Urbe-
CREW: Pilot, Lt. FURIGA Paolo- Observer, Lt. TROIANO- Radioman, Serg. GALASSO.

PURPOSE OF EXERCISES.-

1st) Control efficiency radio contacts between Station C.C.R.S. and aircraft on 6500 Kc/s frequency.
2nd) Control efficiency of long and short waves Radiogoniometers- frequencies 333 and 4781 Kc/s.-
3rd) Control efficiency of telephone communications.
4th) Readiness of rescue means.
5th) Crew's training to search and rescue missions.

ORDERS OF OPERATIONS

For this purpose the orders of operations here attached have been issued:
NO.1) For seaplane base at Vigna di Valle.
NO.2) For Baltimore Wing Command.

DEVELOPMENT OF EXERCISE CARRIED OUT BY CANT.Z. 506 LIST 37 ZP
0905 hours- The order of operation is transmitted.
0928 " " - Cant.Z. 37 ZP takes off from Vigna di Valle.
0933 " " - It gets in touch with IKO on a 6500 frequency.

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

PRESENT DATE BY A CANT.Z 506 OF THE SEAPLANE BASE OF VIGNA DI VALLE AND A BALTIMORE OF THE WING OF THE URBE AIRFIELD, UNDER THE CONTROL OF THE C.C.R.S. - CENTOCELLE. -

To-day, September 14th. 1946, under the control of the C.C.R.S. at Centocelle, have taken place two individual air rescue exercises, which transformed themselves to a combined operation in the last part. They were part of the exercises prearranged by the direction of this C.C.R.S.

AIRCRAFT THAT HAVE PARTICIPATED IN THE EXERCISE.

NO.1- Cant.Z 506 REG. NO. 288/4 LIST 37 ZP. Seaplane Base of Vigna di Valle.
CREW: Lt. Pilot, CAPUTO- Staff Sergeant Pilot, ZACCAGNI- Radioman, Serg. CILIMBERTI.

NO.1- Baltimore LIST 03 NH- Baltimore Wing - Urbe-
CREW: Pilot, Lt. FURIGA Paolo- Observer, Lt. TROIANO- Radioman, Serg. GALASSO.

PURPOSE OF EXERCISES.-

1st) Control efficiency radio contacts between Station C.C.R.S. and aircraft on 6500 Kc/s frequency.
2nd) Control efficiency of long and short waves Radiogoniometers- frequencies 333 and 4781 Kc/s.-
3rd) Control efficiency of telephone communications.
4th) Readiness of rescue means.
5th) Crew's training to search and rescue missions.

ORDERS OF OPERATIONS

For this purpose the orders of operations here attached have been issued:
NO.1) For seaplane base at Vigna di Valle.
NO.2) For Baltimore Wing Command.

DEVELOPMENT OF EXERCISE CARRIED OUT BY CANT.Z. 506 LIST 37 ZP

0905 hours- The order of operation is transmitted.
0928 " " - Cant.Z. 37 ZP takes off from Vigna di Valle.
0933 " " - It gets in touch with IKO on a 6500 frequency.
0951 " " - Weather conditions are requested along route.
0954 " " - It informs: Foggy visibility; 15 km. Rough sea aircraft quota m. 300.
1003 " " - Order to pass on 333 Kc/s. for bearings.
1010 " " - R.D. G. informs that it is difficult to make bearings because the auxilifry crafts engaged in normal traffic do not hear the aircraft.
1020 " " - R.D.G. reports it cannot make bearings because the signals are too weak.
1030 " " - Aircraft is ordered to pass on 4781 Kc/s by R.D.G. IKO means.
1032 " " - Is in touch with ILA on 4781 Kc/s.

857

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

1120 hours - Aircraft is heard by our station on 4781 Kc/s.
1125 " " - The following bearings have been intercepted: ILA 178o IIE 032o.
1125 " " - The aircraft is ordered to pass on 6500 Kc/s.
1137 " " - " " " " " " " " go through route 165o.
1145 " " - " " " " " " " " make radiogoniometric signals on a 385 Kc/s frequency for 7'.
1205 " " - 37 ZP gets order to return on 6500 Kc/s.
1207 " " - 37 ZP informs to be in contact with 03NH
1158 -1212 - Aircraft is ordered to return to its base.
1243 hours - 37 ZP lands at Vigna di Valle.

DEVELOPMENT OF OPERATION CARRIED OUT BY THE BALTIMORE LIST 03NH.

0936 hours - Order to operate is communicated to Wing Command Urbe.
0950 " " - Aircraft 03NH takes off.
1000 " " - It gets in Radio contact with our station on a 6500 Kc/s frequency.
1015 " " - Informs location is reached -ISOLA PONZA.-
1018 " " - Asks 03NH for Met. conditions.
1025 " " - Met. conditions are transmitted : quota 1500m covering 5/10 visibility 20 Km. smooth sea.
1025 " " - It is ordered to pass on 4781 Kc.s. for bearings.
1028 " " - It passes on 4781 Kc/s.
1046 " " - Returns on 6500 Kc/s because it has not made contacts.
1055 " " - Order is sent to reach position 41o N 11o30' and to be contacted on the same frequency.(6500 Kc/s.
1125 " " - 03NH informs it has reached the assigned location and that it has not received contacts requested.
1137 " " - Aircraft informs it has 40' autonomy.
1138 " " - Order is sent to go towards N. on route 345o and quota 1200m.
1150 " " - It is ordered to pass on 385 Kc/s to contact and reach 37ZB.
1205 " " - Order is sent to 03NH to return to base.
1224 " " - 03NH lands at Urbe Airfield.

COMBINED OPERATION

The order to operate has been prearranged by the Direction of the C.C.R.S. for the development of combined operation.

OBSERVATIONS

1) The present display has clearly shown to be unfit the use of the R.D.G. for the Rescue Service.

R.D.G. long waves 333Kc/s.

The long waves R.D.G. of IKO which supported the aircraft 37ZP, Has not been able to carry out the bearings requested because, both on Service 1 and Service 3 the auxiliary crafts were busy and could not hear the aircraft.
On the other side the R.D.G. IKO was also very busy for the regular aid to navigating aircrafts. However it states to have received the aircraft's calls, but they were too weak and confused ,therefore it could not make the contacts.

2) SHORT WAVES RADIOGONIOMETERS 4781 Kc/s.

The R.D.G. short waves, although notified have delayed much

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

DEVELOPMENT OF OPERATION CARRIED OUT BY THE BALTIMORE LIST 03NH.

0936 hours - Order to operate is communicated to Wing Command Urbe.
0950 " " - Aircraft 03NH takes off.
1000 " " - It gets in Radio contact with our station on a 6500 Kc/s frequency.
1015 " " - Informs location is reached -ISOLA PONZA.-
1018 " " - Asks 03NH for Met. conditions.
1025 " " - Met. conditions are transmitted : quota 1500m covering 5/10 visibility 20 Km. smooth sea.
1025 " " - It is ordered to pass on 4781 Kc.s. for bearings.
1028 " " - It passes on 4781 Kc/s.
1046 " " - Returns on 6500 Kc/s because it has not made contacts.
1055 " " - Order is sent to reach position 41o N 11o30' and to be contacted on the same frequency.(6500 Kc/s.
1125 " " - 03NH informs it has reached the assigned location and that it has not received contacts requested.
1137 " " - Aircraft informs it has 40' autonomy.
1138 " " - Order is sent to go towards N. on route 345o and quota 1200m.
1150 " " - It is ordered to pass on 385 Kc/s to contact and reach 37ZB.
1205 " " - Order is sent to 03NH to return to base.
1224 " " - 03NH lands at Urbe Airfield.

COMBINED OPERATION

The order to operate has been prearranged by the Direction of the C.C.R.S. for the development of combined operation.

OBSERVATIONS

1) The present display has clearly shown to be unfit the use of the R.D.G. for the Rescue Service.

R.D.G. long waves 333Kc/s.

The long waves R.D.G. of IKO which supported the aircraft 37ZP, has not been able to carry out the bearings requested because, both on Service 1 and Service 3 the auxiliary crafts were busy and could not hear the aircraft.
On the other side the R.D.G. IKO was also very busy for the regular aid to navigating aircrafts. However it states to have received the aircraft's calls, but they were too weak and confused ,therefore it could not make the contacts.

2) SHORT WAVES RADIOGONIOMETERS 4781 Kc/s.
The R.D.G. short waves, although notified have delayed much in listening and have not aided at all the Baltimore, but they have made contacts with Cant, Z.506 an hour after the first call. The contacts have been made by the ILA-ILE stations and are to be considered not very good. The ILY R.D.G. although also notified by telephone long time ahead, has been absent.

3) The main cause of the R.D.G.'s failed assistance is to be found, according to the writer's opinion,in the lack of discipline that exists at present among the radiomen of all the aircrafts of Units that carry out flying activity. The rule orders that every aircraft should have a call roster (QRY) from the main Gonio and all communications must be done by the aircraft during the time allowed them.

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

At present this does not happen , and owing to this,the R.D.G.are always busy, and therefore, while some aircraft gets normal assistance, others are almost thoroughly forgotten.

4) As the R.D.G.long and short waves bearings have failed,the latter have been given orders ,and precisely those of Milan and Bologna, to make the contacts on the normal traffic frequency of the Rescue Service. Notwithstanding the assurance given,even with this arrangement,it has been impossible to obtain contact.

TELEPHONIC CONTACTS

They have been good between C.C.R.S. Milan, Rome and Venice. Very slow those between Milan and Mezzate. Those of Venice and Bologna,carried out on the auxiliary line through Padova,could be hardly heard.

SIGNALS

The contact Radio Frequency 6500 Kc/s. between Rescue Station and aircraft has been very good,in every phase. The sound was clear; the zone free; signals strength 4/5.

EFFICIENCY OF AIRCRAFT

If there may be complaints about the failed action of the R.D.G. which has had remarkable influence on the carrying out of the exercise, it is to be particularly noticed that the efficiency of the Baltimore was very bright indeed.
Although Cant.Z. 506 had lost the wired aerial,it succeeded in getting the contacts just the same; it is due to its firmness, if, even if even after an hour , it could obtain the requested contacts.
The transmitting station on the aircraft must be of scarce power, as it could hear very weakly and confusedly from the Radiogoniometer.
This may perhaps also depend by the loss of the wired aerial.
The action of the Baltimore has been particularly remarkable.
Faithful to orders,scrupolous in the carrying out of them,it has done so that the purpose of the exercise, which was to have the two aircraft meet on a fixed location on open sea,was reached.
The understanding between the Central Station and the plane has been immediate; the understanding among the members of the crew was perfect. When it almost reached the furthest limit of autonomy, it kept on the carrying out of its mission,thus allowing the final result of the operation to be gained.
The exercises have been controlled by the writer,Head of C.C.R.S. of Centocelle with the collaboration of the Duty Operator Officer, Lt. Pilot TITI Giuseppe.

THE HEAD OF THE C.C.R.S -
CENTOCELLE.

Translated by Eva ROSATI.

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

TELEPHONIC CONTACTS

They have been good between C.C.R.S. Milan, Rome and Venice. Very slow those between Milan and Mezzate. Those of Venice and Bologna, carried out on the auxiliary line through Padova, could be hardly heard.

SIGNALS

The contact Radio Frequency 6500 Kc/s. between Rescue Station and aircraft has been very good, in every phase. The sound was clear; the zone free; signals strength 4/5.

EFFICIENCY OF AIRCRAFT

If there may be complaints about the failed action of the R.D.G. which has had remarkable influence on the carrying out of the exercise, it is to be particularly noticed that the efficiency of the Baltimore was very bright indeed.
Although Cant.Z. 506 had lost the wired aerial, it succeeded in getting the contacts just the same; it is due to its firmness, if, even if even after an hour , it could obtain the requested contacts.
The transmitting station on the aircraft must be of scarce power, as it could hear very weakly and confusedly from the Radiogoniometer. This may perhaps also depend by the loss of the wired aerial.
The action of the Baltimore has been particularly remarkable. Faithful to orders, scrupolous in the carrying out of them, it has done so that the purpose of the exercise, which was to have the two aircraft meet on a fixed location on open sea, was reached.
The understanding between the Central Station and the plane has been immediate; the understanding among the members of the crew was perfect. When it almost reached the furthest limit of autonomy, it kept on the carrying out of its mission, thus allowing the final result of the operation to be gained.
The exercises have been controlled by the writer, Head of C.C.R.S. of Centocelle with the collaboration of the Duty Operator Officer, Lt. Pilot TITI Giuseppe.

THE HEAD OF THE C.C.R.S -
CENTOCELLE.

Translated by Eva ROSATI.

23/1

853

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

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

Attached Copy No. 1.

AIR RESCUE ROME

SEAPLANE RESCUE VIGNA DI VALLE

REF: NO. 848/C1 AIR RESCUE ROME/./ SEAPLANE CANT.Z. 506 IS TO TAKE OFF RIGHT AWAY FOR RESCUE EXERCISE/./ IT IS TO FLY ON GIANNUTRI ISLAND- AS SOON AS IT REACHES ISLAND IT MAY BE CONTACTED ON 333 KC/S. AND ON 4781 KC/S././ AFTER BEARINGS IT IS TO PASS ON 6500 KC/S. FREQUENCY TO GET ORDERS FROM IKO/./
PERTITAS MAGGIORE ZENNARO.

Attached Copy No. 2.

FROM AIR RESCUE ROME AIR WING BALTIMORE URBE.

REF: NO. 849/C1 AIR RESCUE ROME/./ AIRCRAFT BALTIMORE IS TO LEAVE IMMEDIATELY FOR RESCUE EXERCISE AND REACH PONZA ISLAND/./ WHEN LOCATION IS REACHED IT MAY BE CONTACTED ON 333 KC/S. FREQUENCY AND 4781 KC/S././ AFTER BEARINGS IT IS TO PASS ON A 6500 KC/S. FREQUENCY TO RECEIVE ORDERS.
PERTITAS MAGGIORE ZENNARO.

2034

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

ORDER COMBINED OPERATION CANT.Z. 506 AND BALTIMORE.

AIRCRAFT 37ZP IS TO REACH LOCATION ORDERED AND AFTER HAVING TAKEN CONTACT WITH R.D.G. LONG AND SHORT WAVE IT IS TO FLY ON ROUTE 165 GIVING RADIO SIGNALS WITH MEDIUM WAVES RESCUE TILL IT CONTACTS 03NH/./ AIRPLANE 03NH AFTER HAVING MADE CONTACTS ON SHORT WAVES IS TO FLY TOWARDS LOCATION 41oN 11o 30'E/./ LOCATION REACHED, IT IS AGAIN TO TAKE CONTACT WITH R.D.G. SHORT WAVES././
CONTACTS MADE IT IS TO GET ON ROUTE 355 GOING TOWARDS 37ZP THAT WILL FLASH BEACON FROM RADI/./ WHEN CONTACT HAS TAKEN PLACE AIRCRAFT WILL RETURN TO THE BASE/./
PERTITAS MAGGIORE ZENNARO.

Roma li 14 Settembre 1946 (3)

868/C/E

25A

ALLO STATO MAGGIORE 1° REPARTO = ROMA=

Al MINISTERO DELL'AERONAUTICA
DIREZIONE COMUNICAZIONI = ROMA =

ALLA A.F.S.C. FL/LT REID = ROMA =

et p;c. al Comando Stormo Balt.Urbe = ROMA =

OGGETTO: RELAZIONE SULLE ESERCITAZIONI INDIVIDUALI - COMBINATE, EFFETTUATE IN DATA ODIERNA DA UN CANT.Z 506 DELL'IDROBASE DI VIGNA DI VALLE ED UN BALTIMORE DELLO STORMO DELL'URBE, SOTTO LA DIREZIONE DELC.C. R.S. DI CENTOCELLE.-

Quest'oggi 14/9/46,diretta dal C.C.R.S. di Centocelle, si sono svolte due esercitazioni di aerosoccorso individuali, trasformatisi nell'ultima parte in operazione combinata, facenti parte del ciclo di esercitazioni predisposte dalla Direzione di questo C.C.R.S.

APPARECCHI CHE HANNO PRESO PARTE ALL'ESERCITAZIONE.-

N° 1 Cant.Z 506 matr. 288/4 nominat. 37 ZP. Idrobase di Vigna di Valle. Equipaggio: Pilota Ten.Caputo;Mar.Pil. Zaccagni; Marconista Ser. Cilimberti.

N° 1 Baltimore nominat. 03 NH + Stormo Baltimore - Urbe-. Equipaggio: Pilota: Ten. Furiga Paolo;Osservatore: Ten.Troiano; Marconista Serg. Galasso.

SCOPO DELLE ESERCITAZIONI.-

1°) Controllare efficienza collegamenti radio fra Stazione C.C.R.S. ed aerei su frequenza 6500 Kc/s
2°) Controllare efficienza dei Radiogoniometri ad onde lunghe e corte -frequenze 333 e 4781 Kc/s.-
3°) Controllare efficienza dei collegamenti telefonici
4°) Prontezza nell'impiego dei mezzi di soccorso.
5°) Addestramento degli eguipaggi alle missioni di ricerca e soccorso.

ORDINI DI OPERAZIONI

Allo scopo sono stati diramati gli ordini di operazione allegati alla presente:
Allg.1) Per Idro base Vigna di Valle
Allg.2) Per Comando Stormo Baltimore.

SVILUPPO DELL'OPERAZIONE ESEGUITA DAL CANT.Z. 506 NOMINATIVO 37ZP

Ore 0905 Trasmesso ordine di operazione.

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

ALLA A.F.S.C. FL/LT REID = ROMA =

et p;c. al Comando Stormo Balt.Urbe = ROMA =

OGGETTO: RELAZIONE SULLE ESERCITAZIONI INDIVIDUALI - COMBINATE, EFFETTUATE IN DATA ODIERNA DA UN CANT.Z 506 DELL'IDROBASE DI VIGNA DI VALLE ED UN BALTIMORE DELLO STORMO DELL'URBE, SOTTO LA DIREZIONE DELC.C. R.S. DI CENTOCELLE.-

Quest'oggi 14/9/46,diretta dal C.C.R.S. di Centocelle, si sono svolte due esercitazioni di aerosoccorso individuali, trasformatisi nell'ultima parte in operazione combinata, facenti parte del ciclo di esercitazioni predisposte dalla Direzione di questo C.C.R.S.

APPARECCHI CHE HANNO PRESO PARTE ALL'ESERCITAZIONE.-

N° 1 Cant.Z 506 matr. 288/4 nominat. 37 ZP. Idrobase di Vigna di Valle. Equipaggio: Pilota Ten. Caputo;Mar.Pil. Zaccagni; Marconista Ser. Cilimberti.

N° 1 Baltimore nominat. 03 NH + Stormo Baltimore - Urbe-. Equipaggio: Pilota: Ten. Furiga Paolo;Osservatore: Ten.Troiano; Marconista Serg. Galasso.

SCOPO DELLE ESERCITAZIONI.-

1°) Controllare efficienza collegamenti radio fra Stazione C.C.R.S. ed aerei su frequenza 6500 Kc/s
2°) Controllare efficienza dei Radiogoniometri ad onde lunghe e corte -frequenze 333 e 4781 Kc/s.-
3°) Controllare efficienza dei collegamenti telefonici
4°) Prontezza nell'impiego dei mezzi di soccorso.
5°) Addestramento degli eguipaggi alle missioni di ricerca e soccorso.

ORDINI DI OPERAZIONI

Allo scopo sono stati diramati gli ordini di operazione allegati alla presente:
Allg.1) Per Idro base Vigna di Valle
Allg.2) Per Comando Stormo Baltimore.

SVILUPPO DELL'OPERAZIONE ESEGUITA DAL CANT.Z. 506 NOMINATIVO 37ZP

Ore 0905 Trasmesso ordine di operazione.
Ore 0928 Cant.Z. 37ZP decolla da Vigna di Valle.
Ore 0933 Entra in collegamento con IKO su frequenza 6500
Ore 0951 Richieste condizioni atmosferiche lungo la rotta
Ore 0954 Comunica:Foschia visibilità 15 Km.Mare agitato quota m.300
Ore 1003 Ordine di passare su 333 Kc/s. per rilevamenti.
Ore 1010 R.D.G.di riferisce che è difficile fare il punto perchè satelliti

852 -

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778017

occupati at normale traffico, non sentono aereo
Ore 1020 R.D.G. IKO riferisce di non poter effettuare rilevamenti perchè segnali troppo d oli.
Ore 1030 Tramite R.D.G.IKO ordine aereo di passare su 4781 Kc/s.
Ore 1032 Collegatosi con ILA su 4781
Ore 1120 Nostra stazione sente aereo su 4781 Kc/s.
Ore 1125 Intercettati rilevamenti seguenti:ILA 178° ILE 032°
Ore 1125 Ordine at aereo di passare su 6500 Kc/s.
Ore 1137 Ordine at aereo di dirigersi per rotta 165°
Ore 1145 Ordine at aereo di emettere segnali radiogoniometrabili su frequenza 385 Kc/s.per la durata di 7'.
Ore 1205 37ZP riceve ordine di ritornare su 6500 Kc/s.
Ore 1207 37ZP comunica di essersi materialmente collegato con 03NH
Ore 1158 -1212 Ordinato at aereo di rientrare base
Ore 1243 37ZP ammarra at Vignan di Valle.

SVILUPPO DELL'OPERAZIONE ESEGUITA DAL BALTIMORE NOMINATIVO 03NH

Ore 0936 Comunicato ordine di operazione at Comando Stormo Urbe.
Ore 0950 Velivolo 03NH decolla
Ore 1000 Entrato in collegamento Radio su frequenza 6500 Kc/s. con nostra stazione
Ore 1015 Comunica di aver raggiunto posizione -Isola Ponza -
Ore 1018 Chieste condizioni meteo at 03NH .
Ore 1025 Trasmette condizioni meteo:quota 1500m copertura 5/10 visibilità 20 Km. Mare calmo
Ore 1025 Ordinatogli di passare su 4781 Kc/s. per rilevamenti.
Ore 1028 Passa su 4781 Kc/s.
Ore 1046 Ritorna su 6500 Kc/s. perchè non ottenuto rilevamenti
Ore 1055 Inviato ordine di raggiungere posizione 41°N 11°30'E et farsi rilevare su stessa frequenza (6500 Kc/s.)
Ore 1125 03NH comunica di aver raggiunto puno assegnato et di non aver ricevuto rilevamenti richiesti.
Ore 1137 Apparecchio comunica di aver 40' di autonomia .
Ore 1138 Inviato ordine di recarsi verso N con rotta 345°et quota 1200 m.
Ore 1150 Ordinatogli di passare su 385 Kc/s. per collegarsi et raggiungere 37ZB
Ore 1205 Inviato ordine al 03NH di rientrare alla base
Ore 1224 03NH atterra Aeroporto Urbe.

OPERAZIONE COMBINATA

L'ordine di operazione è stato predisposto dalla Direzione del C.C.R.S. per lo svolgimento dell'operazione combinata.
Vedi allegato n°3

OSSERVAZIONI

1°) L'odierna esercitazione ha chiaramente messo in evidenza l'insufficente impego dei R.D.G. per il Servizio Soccorso.

R.D.G. ad onde lunghe 333 Kc/s.

Il R.D.G. ad onde lunghe di IKO presso il quale l'aereo 37ZP si appoggiava, non ha potuto eseguire i rilevamenti richiesti perchè,sia sul Servizio 1 che sul Servizio 3 i R.D.G satelliti erano occupati e non sentivano l'aereo
Il R.D.G IKO daltro canto era anch'egli troppo occupato per la normale as
[illegible] Comunque dichiara di aver intercettato

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

Ore 1125 Intercettati rilevamenti segnalatrici 170° [illegible]
Ore 1125 Ordine at aereo di passare su 6500 Kc/s.
Ore 1137 Ordine at aereo di dirigersi per rotta 155°
Ore 1145 Ordine at aereo di emettere segnali radiogoniometrabili su frequenza 385 Kc/s.per la durata di 7'.
Ore 1205 37ZP riceve ordine di ritornare su 6500 Kc/s.
Ore 1207 37ZP comunica di essersi materialmente collegato con 03NH
Ore 1158 -1212 Ordinato at aereo di rientrare base
Ore 1243 37ZP ammarra at Vignac di Valle.

SVILUPPO DELL'OPERAZIONE ESEGUITA DAL BALTIMORE NOMINATIVO 03NH

Ore 0936 Comunicato ordine di operazione at Comando Stormo Urbe.
Ore 0950 Velivolo 03NH decolla
Ore 1000 Entrato in collegamento Radio su frequenza 6500 Kc/s. con nostra stazione
Ore 1015 Comunica di aver raggiunto posizione -Isola Ponza -
Ore 1018 Chieste condizioni meteo at 03NH .
Ore 1025 Trasmette condizioni meteo:quota 1500m copertura 5/10 visibilità 20 Km. Mare calmo
Ore 1025 Ordinatogli di passare su 4781 Kc/s. per rilevamenti.
Ore 1028 Passa su 4781 Kc/s.
Ore 1046 Ritorna su 6500 Kc/s. perchè non ottenuto rilevamenti
Ore 1055 Inviato ordine di raggiungere posizione 41°N 11°30'E et farsi rilevare su stessa frequenza (6500 Kc/s.)
Ore 1125 03NH comunica di aver raggiunto puno assegnato et di non aver ricevuto rilevamenti richiesti.
Ore 1137 Apparecchio comunicad di aver 40' di autonomia .
Ore 1138 Inviato ordine di recarsi verso N con rotta 345°et quota 1200 m.
Ore 1150 Ordinatogli di passare su 385 Kc/s. per collegarsi et raggiungere 37ZB
Ore 1205 Inviato ordine al 03NH di rientrare alla base
Ore 1224 03NH atterra Aeroporto Urbe.

OPERAZIONE COMBINATA

L'ordine di operazione è stato predisposto dalla Direzione del C.C.R.S. per lo svolgimento dell'operazione combinata.
Vedi allegato n°3

OSSERVAZIONI

1°) L'odierna esercitazione ha chiaramente messo in evidenza l'insufficente impego dei R.D.G. per il Servizio Soccorso.

R.D.G. ad onde lunghe 333 Kc/s.

Il R.D.G. ad onde lunghe di IKO presso il quale l'aereo 37ZP si appoggiava, non ha potuto eseguire i rilevamenti richiesti perchè,sia sul Servizio 1 che sul Servizio 3 i R.D.G satelliti erano occupati e non sentivano l'aereo Il R.D.G IKO daltro canto era anch'egli troppo occupato per la normale assistenza degli aerei in navigazione.Comunque dichiara di aver intercettato le chiamate dell'aereo ma,troppo deboli e confuse e non ha potuto eseguire i rilevamenti.

2°) Radiogoniometri ad onde corte.4781 Kc/s.

I Radiogoniometri ad onde corte benchè preavvisati sono entrati in ascolto con forte ritardo e mentre non hanno assistito in nessun modo il Baltimore hanno eseguito i rilevamenti del Cant.Z.506 bencirca un ora dopo dalla prima

83)

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

chiamata.I rilevamenti sono stati eseguiti dalle stazioni di ILA -ILE e sono da considerarsi mediocri.Il R.D.G. di ILY anch'egli avvertito telefonicamente con largo margine di tempo, è rimasto assente.

3°)La causa maggiore della mancata assistenza dei R.D.G. e da ricercarsi, secondo lo Scrivente,nella indisciplina che attualmente esiste tra i marconisti di tutti gli aerei dei Reparti che svolgono attività di volo.Il regolamento internazionale prescrive che ad ogni aereo sia assegnato un turno di chiamata (QRY)dal Gonio principale et tutte la comunicazioni debbono dagli aerei essere fatte durante il periodo loro assegnato.Attualmente questo non avviene e ne consegue che i R.D.G. sono sempre occupati e mentre qualche aereo riceve normale assistenza altri vengono guasi completamente dimenticati.

4°) Venuti a mancare i rilevamenti dei R.D.G. ad onde lunghe e corte, è stato ordinato a questi ultimi e precisamente a quelli di Milano e Bologna di eseguire i rilevamenti sulla frequenza normale di traffico del Servizio Soccorso.Malgrado la data assicurazione però,anche con questo ripiego non è stato possibile avere alcun rilevamento.

5°) Collegamenti telefonici.Fra C.C.R.S.Roma et Milano,Venezia sono stati buoni.Lenti i collegamenti fra Milano e Mezzate.Quasi nulli quelli fra Venezia e Bologna avvenuti per mezzo della linea sussidiaria tramite Padova.

SEGNALAZIONI.

Il collegamento Radio Frequenza 6500 Kc/s. tra stazione Soccorso et aerei è stato ottimo;in ogni fase.Chiara la nota;libera la zona;forza segnali 4/5.

COMPORTAMENTO DEI VELIVOLI

Se si può lamentare la mancata partecipazione dei R.D.G. che ha notevolmente influito sull'andamento della esercitazione,si mette in particolare risalto il comportamento invero brillante degli aerei;specialmante quello del Baltimore?

Il Cant.Z.566 malgrado la perdita dell'aereo filato è riuscito ugualmente ad assicurare i collegamenti e si deve solo alla sua insistenza se anche dopo circa un ora ha potuto ottenere i rilevamenti richiesti.

La stazione trasmittente montata sull'aereo,deve essere di scarsa potenza perchè sentita fievolmente e molto confusa dal Radiogoniometro.

Questo forse può anche dipendere dalla perdita dell'aereo filato.

Di particolare rilievo è stato il comportamento del Baltimore.Fedele agli ordini, scrupoloso nell'esecuzione di essi, ha permesso che lo scopo dell'esercitazione,che era quello di fare incontrare i due aerei in un punto determinato in mare aperto,venisse raggiunto.L'affiatamento fra la stazione della Centrale e l'aereo é stata immediata e perfetto é risultato l'affiatamento tra i membri dell'equipaggio.Giunto quasi all estremo limite dell'autonomia,continuava nell'esecuzione della missione permettendo di raggiungere il risultato finale dell'operazione.-

Le esercitazioni sono state dirette dallo scrivente, Comandante del C.C.R.S. di Centocelle con la collaborazione dell'Ufficiale Operatore di servizio presso il Centro medesimo,Ten.Pil. Titi Giuseppe.

IL COMANDANTE DEL C.C.R.S. CENTOCELLE

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

zioni debbono dagli aerei essere fatte durante il periodo [illegible]
to. Attualmente questo non avviene e ne consegue che i R.D.G. sono sempre occupati e mentre qualche aereo riceve normale assistenza altri vengono guasi completamente dimenticati.

4°) Venuti a mancare i rilevamenti dei R.D.G. ad onde lunghe e corte, è stato ordinato a questi ultimi e precisamente a quelli di Milano e Bologna di eseguire i rilevamenti sulla frequenza normale di traffico del Servizio Soccorso. Malgrado la data assicurazione però, anche con questo ripiego non è stato possibile avere alcun rilevamento.

5°) Collegamenti telefonici. Fra C.C.R.S. Roma et Milano, Venezia sono stati buoni. Lenti i collegamenti fra Milano e Mezzate. Quasi nulli quelli fra Venezia e Bologna avvenuti per mezzo della linea sussidiaria tramite Padova.

SEGNALAZIONI.

Il collegamento Radio Frequenza 6500 Kc/s. tra stazione Soccorso et aerei è stato ottimo; in ogni fase. Chiara la nota; libera la zona; forza segnali 4/5.

COMPORTAMENTO DEI VELIVOLI

Se si può lamentare la mancata partecipazione dei R.D.G. che ha notevolmente influito sull'andamento della esercitazione, si mette in particolare risalto il comportamento invero brillante degli aerei; specialmente quello del Baltimore?

Il Cant.Z.566 malgrado la perdita dell'aereo filato è riuscito ugualmente ad assicurare i collegamenti e si deve solo alla sua insistenza se anche dopo circa un ora ha potuto ottenere i rilevamenti richiesti.

La stazione trasmittente montata sull'aereo, deve essere di scarsa potenza perchè sentita fievolmente e molto confusa dal Radiogoniometro.

Questo forse può anche dipendere dalla perdita dell'aereo filato.

Di particolare rilievo è stato il comportamento del Baltimore. Fedele agli ordini, scrupoloso nell'esecuzione di essi, ha permesso che lo scopo dell'esercitazione, che era quello di fare incontrare i due aerei in un punto determinato in mare aperto, venisse raggiunto. L'affiatamento fra la stazione della Centrale e l'aereo é stata immediata e perfetto é risultato l'affiatamento tra i membri dell'equipaggio. Giunto quasi all estremo limite dell'autonomia, continuava nell'esecuzione dell[illegible] permettendo di raggiungere il risultato finale dell'operazione.-

Le esercitazioni sono state dirette dallo scrivente, Comandante del C.C.R.S. di Centocelle con la collaborazione dell'Ufficiale Operatore di servizio presso il Centro medesimo, Ten.Pil. Titi Giuseppe.

IL COMANDANTE DEL C.C.R.S. CENTOCELLE
(Magg.Pil.ZENNARO Serafino)

Zennaro

850

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778501/7

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

Allegato nº 1

AEROSOCCORSO ROMA

AEROSOCCORSO VIGNA DI VALLE

PROT.Nº 848/C1 AEROSOCCORSO ROMA /./ IDRO CANT.Z. 506 DECOLLI SUBITO
PER ESERCITAZIONE SOCCORSO /./ DIRIGA SU ISOLA GIANNUTRI APPENA
RAGGIUNTO ISOLA SI FACCIA RILEVARE SU 333 KC/S. ET SU 4781 KC/S. /./
DOPO RILEVAMENTI PASSI FREQUENZA 6500 KC/S. PER RICEVERE ORDINI DA IKO /./
PERTITAS MAGGIORE ZENNARO

849

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

Allegato n° 2

DA AEREOSOCCORSO ROMA AEREOSTORMO BALTIMORE URBE

PROT.N° 849/C1 AERÉROSOCCORSO ROMA /./ VELIVOLO BALTIMORE PARTA SUBITO PER ESERCITAZIONE SOCCORSO ET RAGGIUNGA ISOLA PONZA /./ AT LOCALITA' RAGGIUNTA SI FARA' RILEVARE SU FREQUENZA 333 KC/S. ET 4781 KC/S. /./ E EFFETTUATI RILEVAMENTI PASSARE SULLA FREQUENZA 6500 KC/S. PER RICEVERE ORDINI /./ PERTITAS MAGGIORE ZENNARO

2045

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

ORDINE OPERAZIONE COMBINATA CANT.Z.506 ET BALTIMORE.

AEREO 37ZP GIUNTO PUNTO ORDINATO ET DOPO ESSERE STATO RILEVATO DA R.D.G. ONDA LUNGA ET ONDA CORTA DIRIGA CON ROTTA 164° EMETTENDO SEGNALI RADIOGONIOMETRABILI CON ONDA MEDIA SOCCORSO SINO AT CONGIUNGIMENTO CON O3NH /./ AEREO O3NH ESEGUITI RILEVAMENTI SU ONDA CORTA DIRIGA VERSO PUNTO 41°N 11° 30°E /./GIUNTO PUNTO SI FARA' NUOVAMENTE RILEVARE DA R.D.G. ONDA CORTA/./ ESEGUITI RILEVAMENTI SI METTA IN ROTTA 350° DIRIGERA' VERSO 37ZP CHE FARA' DA RADI FARO /./ AVVENUTO CONGIUNGIMENTO AEREI RIENTRERANNO ALLA BASE /./ PERTITAS MAGGIORE ZENNARO

FCE 48/11/air

24 A

(c)

FROM: SEARCH AND RESCUE COORDINATION CENTER- VENICE

TO: THE DIRECTION SEARCH AND RESCUE SERVICE - CENTOCELLE

DATE: 11 SEPTEMBER 1946.

REF: 203/V 1

EXERCISE OF SEPTEMBER 10, 1946.

At 0800 hours the following message is transmitted to the Seaplane Base of S. Andrea:

" SEAPLANE RESCUE IS TO TAKE OFF AND REACH POINT 44o 24'N- 12o55'E. WHEN THE POINT IS REACHED IT IS TO CONTACT FROM BOARD VENICE AND BOLOGNA STATIONS. FREQUENCY 6500Kc/s. LIST 97.

In order to reproduce a probable practical use, considering what took place formerly on a real rescue occasion, during which the first location of the wreck was successively modified, at the aircraft's leaving, the previous order of operation was cancelled and the following transmitted at 0830 hours:

" SEAPLANE RESCUE IS TO TAKE OFF ON ROUTE 150o. AFTER 30 MINUTES FLIGHT IT IS TO CONTACT VERONA AND BOLOGNA STATIONS TR. TAKE POSITION AT VENICE AND WAIT FOR ORDERS. FREQUENCY 6500 Kc/s. LIST 97 ML."

0903- 97 Takes off. C.C.R.S. of Rome , Brindisi , Milan , are notified to listen on 6500 Kc/s.

0905-Contact between Venice and Rome takes place.

0921-IKO is intercepted while it is calling 97 ML. telling it to shorten its wave length.

0940-Up to now we have heard nothing but IKO speaking with the aircraft, but we have not heard the latter. Finally at 0940 hours we get in touch with 97 ML. with strength 3/5 on both sides.

0944-97 ML. requests to set to work the radio-range beacon of Bologna.

0958-97 ML. Communicates location as : 44o 20'-1310.

1015-We invite 97 ML. to contact from board Venice and Bologna.

1020- ML. has not made the bearings yet.

1022- We confirm the order to 97 ML. to make contacts from board. 1028- 97 ML. communicates that it has made the bearings, but due to the bad functioning of the RDG on board, the same are wrong.

1040- We inform the aircraft to pass on 900 m. and to let itself be contacted from Venice and Bologna.

1050-QTF: 44o 22'-13o 07'.

1100- 97 ML informs it is attending orders.

1126- 97 ML. lands at S.Andrea.

OBSERVATIONS

641

The above mentioned exercise has been carried out to comply

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

At 0800 hours the following message is transmitted to the Seaplane Base of S. Andrea:

" SEAPLANE RESCUE IS TO TAKE OFF AND REACH POINT 44o 24'N- 12o55'E. WHEN THE POINT IS REACHED IT IS TO CONTACT FROM BOARD VENICE AND BOLOGNA STATIONS. FREQUENCY 6500Kc/s. LIST 97.

In order to reproduce a probable practical use,considering what took place formerly on a real rescue occasion, during which the first location of the wreck was successively modified, at the aircraft's leaving, the previous order of operation was cancelled and the following transmitted at 0830 hours:

" SEAPLANE RESCUE IS TO TAKE OFF ON ROUTE 150o. AFTER 30 MINUTES FLIGHT IT IS TO CONTACT VERONA AND BOLOGNA STATIONS TR. TAKE POSITION AT VENICE AND WAIT FOR ORDERS. FREQUENCY 6500 Kc/s. LIST 97 ML."

0903- 97 Takes off. C.C.R.S. of Rome , Brindisi , Milan , are notified to listen on 6500 Kc/s.

0905-Contact between Venice and Rome takes place.

0921-IKO is intercepted while it is calling 97 ML. telling it to shorten its wave length.

0940-Up to now we have heard nothing but IKO speaking with the aircraft, but we have not heard the latter. Finally at 0940 hours we get in touch with 97 ML. with strength 3/5 on both sides.

0944-97 ML. requests to set to work the radio-range beacon of Bologna.

0958-97 ML. Communicates location as : 44o 20'-13l0.

1015-We invite 97 ML. to contact from board Venice and Bologna.

1020- ML. has not made the bearings yet.

1022- We confirm the order to 97 ML. to make contacts from board. 1028- 97 ML. communicates that it has made the bearings, but due to the bad functioning of the RDG on board, the same are wrong.

1040- We inform the aircraft to pass on 900 m. and to let itself be contacted from Venice and Bologna.

1050-QTF: 44o 22'-13o 07'.

1100- 97 ML informs it is attending orders.

1126- 97 ML. lands at S.Andrea.

OBSERVATIONS 641

The above mentioned exercise has been carried out to comply with the order of the Rescue Service Direction(teleprinted No. 788/07 of 7/9)which invited the Rescue Centers to carry out exercises insisting on radiogoniometric training.

The exercise gave no positive results as concerning board navigation bearing due to the irregular functioning of the board radiogoniometer.

THE DIRECTOR OF THE CENTER

Translated by Eva ROSATI.

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

2045

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

Venezia lì 11.9.46

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
VENEZIA

ALLA DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO
C E N T O C E L L E

Prot.: 20.1/V 1

O g g e t t o : Esercitazione del giorno 10 Settembre 1946.

Alle ore 0800 si trasmette all'Idrobase di S.Andrea:
"IDROSOCCORSO DECOLLI ET RAGGIUNGA PUNTO 44°24' N - 12°55' E.GIUNTO SUL PUNTO RILEVI DA BORDO STAZIONI VENEZIA E BOLOGNA.FREQUENZA 6500 Kcs.NOMINATIVO 97 ML."

Allo scopo di riprodurre un probabile caso pratico,in considerazione di quanto è avvenuto in precedenza in occasione di un soccorso reale in cui la prima posizione del naufragio veniva successivamente modificata,al momento della partenza dell'aereo veniva annullato il primo ordine di operazione e trasmesso il seguente alle ore 0830: "IDROSOCCORSO DECOLLI ET RILEVI STAZIONI DI VERONA E BOLOGNA.TRASMETTERE POSIZIONE AT VENEZIA E ATTENDERE ORDINI.FREQUENZA 6500 Kcs.NOMINATIVO 97 ML."

0903 97 ML decolla . Vengono informati C.C.R.S. di Roma,Brindisi,Milano di fare ascolto su 6500 Kcs.
0905 Avviene il collegamento tra Venezia e Roma.
09 Si intercetta IKO che chiama 97 ML e gli dice di accorciare la lunghezza d'onda.
0940 Fino a quest'ora non abbiamo sentito IKO che IZ0 parlare con l'apparecchio ma non abbiamo sentito quest'ultimo . Finalmente alle 0940 ci siamo collegati con 97 ML con forza 3/5 da ambo le parti.
0944 97 ML chiede di mettere in funzione il radiofaro di Bologna.
0956 97 ML comunica posizione stimata :44°20'-13°0.
1015 Invitiamo 97 ML a rilevare da bordo Venezia e Bologna.
1020 97 ML non ha ancora effettuati i rilevamenti.
1022 Confermiamo a 97 ML l'ordine di effettuare i rilevamenti da bordo.
1028 97 ML comunica che ha effettuati i rilevamenti,ma a causa del cattivo funzionamento del RDG di bordo i medesimi sono errati.
1040 Comunichiamo all'aereo di passare su 900 m. e di farsi rilevare da Venezia e Bologna.
1050 QTF : 44°22' - 13°07'
1100 97 ML comunica di attendere ordini.
1126 97 ML ammara a S.Andrea..

O S S E R V A Z I O N I

La esercitazione di cui sopra non è stata effettuata per ottemperare alla disposizione della Direzione Servizio Soccorso (telescritto n°738/37 del 7/9) che invitava i Centri Soccorso ad effettuare esercitazioni insistendo sull'addestramento radiogoniometrico.

La esercitazione non ha avuto esito positivo per quanto riguarda la navigazione rilevata da bordo a causa del funzionamento irregolare del radiogoniometro di bordo

IL DIRETTORE DEL CENTRO
(Magg. G.A.r.a. Ill. C. Bruno)

FILE 48/1/2.R
23A
(E)

FROM: SEARCH AND RESCUE SERVICE CENTOCELLE

TO : THE LIAISON OFFICER WITH A.F.S.C.F /LT.REED ROME

DATE: 10TH. SEPTEMBER 1946.

REF.: 855/E.E.

AIR P466 9/c 48/1/R&K

REPORT ON AIR SEA RESCUE EXERCISE OF SEPT. 9TH. 1946.

As of to-day's date, LT. SILLA in agreement with the writer and with the Commandant of 140th. ELMAS Squadron established to carry out a rescue exercise, divided in two phases. The first to reach a geographical position from which could be requested bearings and in order to establish the location; the second had to consist of the bearing in flight of the S .82, which had left Cagliari, and which, once their position had been determined, should have furnished the navigational position, the speed and the real route followed. These facts should have been communicated to the sea-rescue with the indication of the route to follow, in order to perceive the S.82 and escort them to their destination.

Since during the training of the 4th present, the bearing of Tunis had revealed itself turned towards west, it had been prearranged so that the sea rescue could be surveyed from Cagliari, Rome, Naples and Catania. The contacts had been established on the frequencies of 6500 Kc.s. and 333Kc.s.

The exercise failed; for the first phase, because the radio-goniometer of Rome, the one of Naples and that of Catania had not heard the aircraft at all and the surveying of Tunis towards west has showed itself to have again moved towards west of over 15 degrees, it has not been possible to carry out the second phase because from 09.20 hours to 10.05 hours, the C.A.V. could not get any answer from the S.82.

Hereby are reported the details of the exercise:

-08.00- The order of operating is transmitted to 140th. Squadron Sea Plane for information to the C.C.R.S.-Rome and Flying Control, Elmas.

"7Z/El Air Rescue, Elmas: We communicated that on the present date, a rescue exercise will be carried out. Therefore, we kindly ask to give instructions that the Sea Rescue 37ZX may take off at 0900 hours to proceed to 39 30' position North and 11 00' South. It shall be given further instructions during the flight. The contact must be carried out on a frequency of 6500 K/C's. When it arrives at the established position, the seaplane will turn on to 333 K/C's and will ask information on its position. The contacts should be possibly be carried out by the radio-goniometer of Cagliari, Rome, Naples, Catania. The Air Rescue is asked to

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

REPORT ON AIR SEA RESCUE EXERCISE OF SEPT. 6TH. 1940.

As of to-day's date, LT. SILLA in agreement with the writer and with the Commandant of 140th. ELMAS Squadron established to carry out a rescue exercise, divided in two phases. The first to reach a geographical position from which could be requested bearings and in order to establish the location; the second had to consist of the bearing in flight of the S .82, which had left Guidonia, and which, once their position had been determined, should have furnished the navigational position, the speed and the real route followed. These facts should have been communicated to the sea-rescue with the indication of the route to follow, in order to perceive the S.82 and escort them to their destination.

Since during the training of the 4th present, the bearing of Tunis had revealed itself turned towards west, it had been prearranged so that the sea rescue could be surveyed from Cagliari, Rome, Naples and Catania. The contacts had been established on the frequencies of 6500 Ke.s. and 333Ke.s.

The exercise failed; for the first phase, because the radiogoniometer of Rome, the one of Naples and that of Catania had not heard the aircraft at all and the surveying of Tunis towards west has showed itself to have again moved towards west of over 15 degrees, it has not been possible to carry out the second phase because from 09.20 hours to 10.05 hours, the C.A.V. could not get any answer from the S.82.

Hereby are reported the details of the exercise:

-08.00- The order of operating is transmitted to 140th. Squadron Sea Plane for information to the C.O.S.S.-Rome and Flying Control, Elmas.

"72/El Air Rescue, Elmas: We communicated that on the present date, a rescue exercise will be carried out. Therefore, we kindly ask to give instructions that the Sea Rescue 37ZX may take off at 0900 hours to proceed to 39 30' position North and 11 00' South. It shall be given further instructions during the flight. The contact must be carried out on a frequency of 6500 K/C's. When it arrives at the established position, the seaplane will turn on to 333 K/C's and will ask information on its position. The contacts should be possibly be carried out by the radio-goniometer of Cagliari, Rome, Naples, Catania. The Air Rescue is asked to take proper action. In case of failed contacts on 6500 K/C's, the seaplane will turn to 333 K/C's to receive instructions. "Captain Piccner"

844

0900--Cant Z506 100/4 37ZX takes off getting in immediate contact with ILE Rescue on 6500 K/C's frequency.

0920--On indications of IKO, 37ZX increases the K/C's, losing contact with ILE and therefore turns on to 333 K/C's.

From 0920 to 1005 to several requests made to obtain location, real route, speed, and navigational position of the S.82 which had left Guidonia for Elmas, C.A.V. answers that, although the cell continues,

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

it does not receive answer.

0955--C.A.V. communicates to the aircraft the following position: 39 08' North 10 08' East, obtained by the Elmas bearings 87 and Tunis 356 while the aircraft had communicated to have reached the established position, that is to say 39 20' North and 11 00' East.

0958--It is ordered that 37ZX must re-enter the base, turning to 8500 K/C's.

1010--IKO communicates to 37ZX to be again short of K/C's. 37ZX corrects and succeeds in contacting itself at the same time with IKO and with ILE.

1030--37ZX lands at Elmas.

OBSERVATIONS

CONTACTS: They have been rather satisfying considering the technic-operative point of view. The scarcity in K/C's of the board-radio of 37ZX is inexplicable, left unaltered as it was after the proof of contact of September 6th during which the aircraft had been in regular contact with IKO and with ILE. The intervention of IKO for the lengthening out in K/C's has obliged 37ZX to lose contact with ILE armament base. On 333 K/C's, the contact has been as good as ever.

BEARINGS: Although the dispositions immediately issued by this center and the branching of the same by the C.A.V., the auxiliary goniometer of Rome, Naples, and Cetate have not been functioning because, due to the distance, they could not hear the aircraft. Therefore, the only bearings obtained have been those of Cagliari (87) correct and Tunis (356) manifestly #beng of 15-20 degrees. This has been the determinant cause of the re-entering of the aircraft.

THE DUTY OFFICER

FROM: SEARCH AND RESCUE SERVICE.

TO : THE LIAISON OFFICER with A.F.S.C.
F/Lt REID ROMA

DATE: 15th September 1946

Ref : 863/EE

843

Which is forwarded for information to the Allied Officer to whom this letter is addressed.

TRANSLATED BY: Ina Pinatti

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

turning to 6500 K/C's.

1010--IKO communicates to 37ZX to be again short of K/C's. 37ZX connects and succeeds in contacting itself at the same time with IKO and with ILE.

1030--37ZX lands at Elmas.

OBSERVATIONS

CONTACTS: They have been rather satisfying considering the technic-operative point of view. The scarcity in K/C's of the board-radio of 37ZX is inexplicable, left unaltered as it was after the proof of contact of September 6th during which the aircraft had been in regular contact with IKO and with ILE. The intervention of IKO for the lengthening out in K/C's has obliged 37ZX to lose contact with ILE armament base. On 336 K/C's, the contact has been as good as ever.

BEARINGS: Although the dispositions immediately issued by this center and the branching of the same by the C.A.V., the auxiliary goniometer of Rome, Naples, and Catania have not been functioning because, due to the distance, they could not hear the aircraft. Therefore, the only bearings obtained have been those of Cagliari (97) correct and Tunis (353) manifestly wrong of 18-20 degrees. This has been the determinant cause of the re-entering of the aircraft.

THE DUTY OFFICER

FROM: SEARCH AND RESCUE SERVICE.

TO : THE LIAISON OFFICER with A.M.S.C.
F/LT RETD RCAF

843

DATE: 13th September 1946

Ref : 860/EE

Which is forwarded for information to the Allied Officer to whom this letter is addressed.

TRANSLATED BY: Eva Pratt

ecd 2/9.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 78501/7

2051

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI

23A

RELAZIONE SULL'ESERCITAZIONE DI SOCCORSO DEL GIORNO
9 SETTEMBRE 19

In data odierna il Tenente Silla di concerto con lo scrivente e con il Comandante della 140^ Squadriglia di Elmas stabilive di effettuare un'esercitazione di soccorso divisa in due fasi: La prima per raggiungere un punto geografico dal quale richiedere rilevamenti e stabilire la posizione; la seconda doveva consistere nel rilevamento in volo degli S 82 partiti da Guidonia, i quali una volta determinata la propria posizione avrebbero dovuto fornire la quota di navigazione, la velocità e la rotta vera seguita. Questi dati sarebbero stati comunicati all'idro soccorso con la indicazione della rotta da seguire per avvistare gli S.82 e scortarli sino a destinazione.

Poichè nell'esercitazione del giorno 4 corr. il rilevamento di Tunisi si era rilevato starato verso ovest,era stato predisposto affinchè l'idro soccorso venisse rilevato da Cagliari, Roma, Napoli e Catania. I collegamenti erano stati stabiliti sulle frequenze di 6500 Kc.s e 333 Kc.s.

L'esercitazione è andata fallita: per la prima fase perchè il radiogoniometro di Roma, quello di Napoli, e quello di Catania non hanno sentito affatto l'apparecchio ed il rilevamento di Tunisi si è dimostrato nuovamente spostato verso Ovest di oltre 15 gradi; la seconda fase non è stato possibile metterla in atto perchè dalle ore 09.20 alle ore 10.05 la C.A.V. non è riuscita a farsi rispondere dagli S.82.

Si riportano i dettagli dell'esercitazione:

-08.00 Si trasmette l'ordine di operazione alla 140^ Squadriglia Idro, per conoscenza al CCRS-Roma e Flying Control-Elmas:

"72/E1 Acrosoccorso Elmas.Comunicasi che in data odierna verrà effettuata esercitazione soccorso. Pertanto pregasi disporre che idrosoccorso 37 ZX decolli at ore 09.00 per recarsi nel punto 39°20' N. e 11°00' E. Riceverà ulteriori istruzioni in volo. Il collegamento dovrà essere effettuato su frequenza 6500 Kc.s. Arrivato sul punto l'idro passerà su 333 Kc.s e chiederà la propria posizione. I collegamenti dovranno essere effettuati possibilmente dai radiogoniometri di Cagliari, Roma, Napoli,Catania. Assistaereo est pregato provvedere in merito . In caso di mandato collegamento su 6500 Kc.s l'idro passerà su 333 Kc.s per ricevere istruzioni. - Capitano Plocher"

-09.00 Decolla il Cant Z 506 140/4 37ZX entrando in immediato collegamento con ILE Soccorso su frequenza 6500 Kc.s.

-09.20 Su indicazione di IKO 37 ZX aumenta i Kc.s perdendo il collegamento con ILE e quindi passa su 333 Kc.s.

-Dalle 09.20 alle 10.05 a ripetute richieste per ottenere posizione rotta vera, velocità e quota di navigazione degli S.82 partiti da Guidonia per Elmas la C.A.V. risponde che malgrado la chiamata continua non riceve risposta.

-09.55 La C.A.V. comunica all'aereo la seguente posizione: 39°08' N. 10°05' E. ricavate dai rilevamenti Elmas 097° e Tunisi 356°, mentre l'aereo aveva comunicato di aver raggiunto il punto stabilito e cioè 39°20' N. e 11°00' E.

-09.56 Si ordina al 37 ZX di rientrare alla base passando su 6500 Kc.s

842

2052

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

-10.10 IKO comunica a 37 ZX di essersi nuovamente corto in Kc.s. 37 ZX corregge e riesce a collegarsi contemporaneamente con IKO e con ILE.

-10.30 - 37 ZX ammara ad Elmas.

OSSERVAZIONI

Collegamenti - Sono stati abbastanza soddisfacenti dal punto di vista tecnico operativo. E' inspiegabile la scarsità in Kc.s della radio di bordo del 37 ZX lasciata inalterata dopo la prima di collegamento del giorno 6 settembre, durante la quale l'aereo era stato in regolare collegamento con IKO e con ILE. L'intervento di IKO per l'allungamento in Kc.s ha costretto 37 ZX a perdere il contatto con ILE base di armamento.

Su 333 Kc.s il collegamento è stato ottimo come sempre.

Rilevamenti - Malgrado le disposizioni tempestivamente emanate da questo Centro e la diramazione delle stesse da parte della C.A.V., i goniometri sussidiari di Roma, Napoli, e Catania non sono entrati in funzione perchè a causa della distanza non hanno sentito l'apparecchio. Di conseguenza gli unici rilevamenti ottenuti sono stati quelli di Cagliari (097°) esatto e Tunisi (356°) palesemente errato di 10-20 gradi. Questa è stata la causa determinante del rientro dell'apparecchio.

Elmas 9 settembre 1946

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

Centocelle li, 13/9/48

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO CON L'A.F.S.C.
F/LT REID.

R O M A

Prot.n° 853/Ltr...

..... che si trasmette per conoscenza dell'Ufficiale alleato cui la presente è diretta.-

(Col. A.A.M. - A. Del Monte)

841

MOD. R. V. S.

SERVIZIO SOCCORSO

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. 37 ZX *Tipo del velivolo* Cant.Z.506/B *Matricola* 45246

Velocità crociera 230 *(mg. o Km.). Ora di partenza* 0900

Posizione zona inizio ricerche 39°20' N ; 11° 00' E

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 0937 *. Ora effettiva di arrivo*

Lasciata la zona di ricerca ore. 0956 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R.D.G.		Qualità dei rilevamenti (buona-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
0955	39°08'	10°05'		180°	230 Km	La posizione comunicata da IIE è risultata errata di circa 60Mg. rispetto a quella stimata.	

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

Posizione zona inizio ricerche .....

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 0937 . *Ora effettiva di arrivo* .....

Lasciata la zona di ricerca ore. 0956 *Autonomia del velivolo ore* 5 .

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R.D.G.		Qualità dei rilevamenti (buona-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di servizio del Centro Soccorso e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
0955	39°08'	10°05'		180°	230 Km	La posizione comunicata da IIE è risultata errata di circa 60Mg. rispetto a quella stimata.	

Firma del Comandante del velivolo

f.to M.llo ZEDDA Remo

NOTA — Questo modulo sarà trasmesso dal Comando Reparto Velivoli Soccorso al Centro Soccorso insieme col Mod. I. O. S. al termine di ogni operazione od esercitazione.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-1946 (129-C - 1000)

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

FILE L5/F21A
22A
(t)

FROM: SEARCH AND RESCUE SERVICE

TO: THE LIAISON OFFICER WITH A.F.S.C.
F/LT REID ROME.

DATE: 13 SEPTEMBER 1946.

REF: 854/M.L.

EXCERCISE CARRILD OUT ON SEPTEMBER 7th.1946.

OBSERVATIONS OF THE COMMANDER CCRS
OF MILAN

New 1000 now supplied

CONTACTS RT ON 6500KC/S. - The"1000" of Peschiera was already damaged from some time. During all the exercise a "800" car has been used which had given an irregular transmission formerly. Then, after the registration the contact has been satisfactory.

BEARINGS RDG ON 4781 KC/S.- While the main purpose was in fact that of carrying out some radio bearings on such a wave to try again the station of Mezzate and to train the personnel, the results obtained are to be considered absolutely unsatisfactory. This is because, although Bologna also cooperated, it has never been signaled. The RDG of Mezzate has furnished a few QTE only, taking as an average more than 10 minutes for bearing(length of time excessively long), considering also the high speed of the Baltimore. Besides these QTE, have turned out to be of very little precision, (mistakes of 5degrees and more) and doubts of sense, as the sense apparatus of the RDG of Mezzate is not to the right point yet.

r/s Edwards
ask MSSU
advise

According to the considerations above mentioned, the rescue of the aircraft Baltimore at the present can be made with the contact on 6500 KC/S only. The eventual location signals must be therefore made by visual signals by the board navigator, as the short wave RDG cannot give any assurance at present.

It is therefore advisable , in order to avoid waste of fuel and use of material, to postphone any further exercise to the day on which the competent bodies, already notified by the writer, shall have provided for the final settlement of the short waves RDG.

THE CHIEF OF THE RESCUE CENTER

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

OBSERVATIONS OF THE COMMANDER CCRS
OF MILAN

CONTACTS RT ON 6500KC/S. - The"1000" of Peschiera was already damaged from some time. During all the exercise a "800" car has been used which had given an irregular transmission formerly. Then, after the registration the contact has been satisfactory.

BEARINGS RDG ON 4781 KC/S.- While the main purpose was in fact that of carrying out some radio bearings on such a wave to try again the station of Mezzate and to train the personnel, the results obtained are to be considered absolutely unsatisfactory. This is because, although Bologna also cooperated, it has never been signaled. The RDG of Mezzate has furnished a few QTE only, taking as an average more than 10 minutes for bearing(length of time excessively long), considering also the high speed of the Baltimore. Besides these QTE, have turned out to be of very little precision, (mistakes of 5degrees and more) and doubts of sense, as the sense apparatus of the RDG of Mezzate is not to the right point yet.

According to the considerations above mentioned, the rescue of the aircraft Baltimore at the present can be made with the contact on 6500 KC/S only. The eventual location signals must be therefore made by visual signals by the board navigator, as the short wave RDG cannot give any assurance at present.

It is therefore advisable , in order to avoid waste of fuel and use of material, to postphone any further exercise to the day on which the competent bodies, already notified by the writer, shall have provided for the final settlement of the short waves RDG.

THE CHIEF OF THE RESCUE CENTER

.....the present letter is forwarded to the Allied Officer for information.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE CENTER.

Translated by: Eva ROSATI.

P465 99
48/1/A
839

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

CENTRO SOCCORSO AEREO (illegible)

UFFICIO COMANDO

224

Esercitazione svoltasi il giorno 7/9/1946

OSSERVAZIONI del CAPO del CCRS
di MILANO

COLLEGAMENTI RT su 6500 KC/S - La "1000" di Peschiera era già in avaria da diverso tempo. Per tutta l'esercitazione è stato impiegato un carro "800" che in un primo tempo ha dato una trasmissione irregolare. Successivamente, dopo la registrazione, il collegamento è stato buono.

RILEVAMENTI RDF su 4781 KC/S - Mentre lo scopo principale era appunto quello di effetuare dei radiorilevamenti su tale onda per provare nuovamnte la stazione di Mezzate e per addestrare il personale, i risultati ottenuti si devono considerare assolutamente non soddisfacenti. Ciò perchè il punto, sebbene Bologna pure cooperasse, non è stato mai segnalato. Il rdg di Mezzate ha fornito solo pochi QTE impiegando in media oltre 10 minuti per rilevamento (durata di tempo eccessivamente lunga, tenuto anche conto della elevata velocità del Baltimore). Inoltre detti QTE sono risultati poco precisi (errori di 5° e più) e dubbi di senso, poichè il rdg di Mezzate non ha ancora a punto l'apparato del senso.

Per le considerazioni sopra esposte, l'impiego per il soccorso dell'aereo Baltimore, allo stato attuale, può essere fatto esclusivamente con il collegamento su 6500 Kc/s. L'eventuale segnalazione di posizione durante le ricerche dovranno quindi essere segnalate a vista dal navigatore di bordo, poichè il rdg a o.c. non può per il momento dare nessun affidamento.

E' pertanto consigliabile, per evitare inutile spreco di carburante ed usura di materiale, rimandare le ulteriori esercitazioni al giorno in cui gli enti competenti, già interessati dalla scrivente, avranno provveduto alla definitiva sistemazione dei rdg ad o.c.-

CENTRO SOCCORSO AEREO • MILANO •

IL CAPO DEL CENTRO SOCCORSO AEREO
(illegible)

Centocelle li, 13/9/46

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot.n°..854/Mil.

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
CON L'A.F.S.C. F/LT REID
R O M A

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

di guardia

COLLEGAMENTI RT su 6500 KC/S - La "1000" di Peschiera era già in avaria da diverso tempo. Per tutta l'esercitazione è stato impiegato un carro "800" che in un primo tempo ha dato una trasmissione irregolare. Successivamente, dopo la regi$trazione, il collegamento è stato buono.

RILEVAMENTI RDF su 4781 KC/S - Mentre lo scopo principale era appunto quello di effetuare dei radiorilevamenti su tale onda per provare nuovamnte la stazione di Mezzate e per addestrare il personale, i risultati ottenuti si devono considerare assolutamente non soddisfacenti. Ciò perchè il punto, sebbene Bologna pure cooperasse, non è stato mai segnalato. Il rdg di Mezzate ha fornito solo pochi QTE impiegando in media oltre 10 minuti per rilevamento (durata di tempo eccessivamente lunga, tenuto anche conto della elevata velocità del Baltimore). Inoltre detti QTE sono risultati poco precisi (errori di 5° e più) e dubbi di senso, poichè il rdg di Mezzate non ha ancora a punto l'apparato del senso.

Per le considerazioni sopra esposta, l'impiego per il soccorso dell'aereo Baltimore, allo stato attuale, può essere fatto esclusivamente con il collegamento su 6500 Kc/s. L'eventuale segnalazione di posizione durante le ricerche dovranno quindi essere segnalate a vista dal navigatore di bordo, poichè il rdg a o.c. non può per il momento dare nessun affidamento.

E' pertanto consigliabile, per evitare inutile spreco di carburante ed usura di materiale, rimandare le ulteriori esercitazioni al giorno in cui gli enti competenti, già interessati dalle scrivente, avranno provveduto alla definitiva sistemazione dei rdg ad o.c.=

CENTRO SOCCORSO • MILANO •

IL CAPO [illegible]

Centocelle li, 13/9/46

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
CON L'A.F.S.C. F/LT REID
ROMA

Prot.n°..854/Mle.

..... che si trasmette per conoscenza dell'Ufficiale alleato cui la presente è diretta.-

IL [illegible]
(Col. A.A.M. - A. Del Monte)

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

filed 21A (E)

FROM: RESCUE CENTER*MILAN- COMMAND OFFICE.

REPORT ON EXERCISE CARRIED OUT ON SEPTEMBER 9TH 1946 BETWEEN C.C.R.S. OF LINATE AND THE AIRCRAFT BALTIMORE 03NC.-

15,30 hours- Order to operate to Section Baltimore as from tel. 353/MI.
15,40 " " - Rome calls Milan and is heard with strength 2/5 while Rome is heard with 3/5 strength.
43 " " - Roma asks to be notified when the aircraft will land.
55 " " - The aircraft lands.
16,02 " " - Milan calls the aircraft.
03 " " * The aircraft calls Milan and is heard with 5/5 strength.
04 " " - The aircraft notifies that the transmitting ground station omits the points.
06 " " - Milan notifies the aircraft to call Rome.
09 " " - Milan asks Rome it it can communicate with the aircraft.
10 " " - Rome calls the aircraft.
11 " " - Milan notifies the aircraft which is called by Rome.
19 " " - Milan asks if Rome hears the aircraft.
20 " " - Rome answers that it cannot be heard any more.
22 " " - Milan calls the aircraft.
28 " " - The aircraft passes on 4781 Kc/s and obtains QTE 89o from the Mezzate RDG. and QTE320o from the one in Bologna.
35 " " - The aircraft returns on 6500 Kc/s.
36 " " - Milam calls the aircraft and tells it to notify them when it changes wave.
37 " " - Milan hears the aircraft with 3/5 strength.
38 " " - The aircraft calls Milan and tells it of having recei ved a 89o QTE from the RDG of Mezzate.
43 " " - Milan asks if Rome can hear the aircraft.
44 " " - Rome answers if they have any radiograms to transmit.
45 " " - Milan answers they do not have any.
46 " " - Milan calls the aircraft.
54 " " - The aircraft calls Milan saying they have received a QTE 142o.
55 " " - Milan asks if the QTE is right.
56 " " - The aircraft answers yes.
58 " "-
17,12 " " - The aircraft and Milan are keeping contact.
12 " " - The aircraft asks for QTE.
14 " " - Milan says to pass on 4781 Kc/s.
15 " " * The aircraft passes on 4781 Kc/s and obtains 110o aut 290o. Sense doubtful.
40 " " - The aircraft goes back on 6500 Kc/s.
41 " " - Milan notifies Rome that the aircraft is about to land.
42 " " - Rome closes up its station.

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

43	"	"	- Roma asks to be notified when the aircraft will land.
55	"	"	- The aircraft lands.
16,02	"	"	- Milan calls the aircraft.
03	"	"	* The aircraft calls Milan and is heard with 5/5 strength.
04	"	"	- The aircraft notifies that the transmitting ground station omits the points.
06	"	"	- Milan notifies the aircraft to call Rome.
09	"	"	- Milan asks Rome it it can communicate with the aircraft.
10	"	"	- Rome calls the aircraft.
11	"	"	- Milan notifies the aircraft which is called by Rome.
19	"	"	- Milan asks if Rome hears the aircraft.
20	"	"	- Rome answers that it cannot be heard any more.
22	"	"	- Milan calls the aircraft.
28	"	"	- The aircraft passes on 4781 Kc/s and obtains QTE 89o from the Mezzate RDG. and QTE320o from the one in Bologna.
35	"	"	- The aircraft returns on 6500 Kc/s.
36	"	"	- Milan calls the aircraft and tells it to notify them when it changes wave.
37	"	"	- Milan hears the aircraft with 3/5 strength.
38	"	"	- The aircraft calls Milan and tells it of having received a 89o QTE from the RDG of Mezzate.
43	"	"	- Milan asks if Rome can hear the aircraft.
44	"	"	- Rome answers if they have any radiograms to transmit.
45	"	"	- Milan answers they do not have any.
46	"	"	- Milan calls the aircraft.
54	"	"	- The aircraft calls Milan saying they have received a QTE 142o.
55	"	"	- Milan asks if the QTE is right.
56	"	"	- The aircraft answers yes.
58	"	"	-
17,12	"	"	- The aircraft and Milan are keeping contact.
12	"	"	- The aircraft asks for QTE.
14	"	"	- Milan says to pass on 4781 Kc/s.
15	"	"	* The aircraft passes on 4781 Kc/s and obtains 110o aut 290o. Sense doubtful.
40	"	"	- The aircraft goes back on 6500 Kc/s.
41	"	"	- Milan notifies Rome that the aircraft is about to land.
42	"	"	- Rome closes up its station.
45	"	"	- The aircraft lands.

THE DUTY OFFICER

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

CENTRO SOCCORSO MILANO (Linate)

UFFICIO COMANDO

214

RELAZIONE SULL'ESERCITAZIONE SVOLTASI IL GIORNO 7/9/1946 TRA IL C.C.R.S. DI LINATE e L'AEREO BALTIMORE 03NC.=

Ore 1530 - Ordine di operazione alla Sezione Baltimore come da tele 353/M1;
" 1540 - Roma chiama Milano che la sente con forza 2/5 ed è sentita con forza 3/5.
" 43 - Roma chiede di essere avvisata quando l'aereo decollerà.
" 55 - L'aereo decolla.
" 1602 - Milano chiama l'aereo.
" 03 - L'aereo chiama Milano che lo sente con forza 5/5.
" 04 - L'aereo avvisa che la stazione trasmittente a terra salta i punti.
" 06 - Milano avvisa l'aereo di chiamare Roma.
" 09 - Milano chiede a Roma se riesce a comunicare con l'aereo.
" 10 - Roma chiama l'aereo.
" 11 - Milano avvisa l'aereo che è chiamato da Roma.
" 19 - Milano chiede a Roma se sente l'aereo.
" 20 - Roma risponde che non lo sente più.
" 22 - Milano chiama l'aereo.
" 28 - L'aereo passa su 4781 Kc/s ed ottiene dal RDG di Mezzate QTE 89° e da quello di Bologna QTE 320°.
" 35 - L'aereo torna su 6500 Kc/s.
" 36 - Milano chiama l'aereo e gli dice di avvisarlo quando cambia onda.
" 37 - Milano sente l'aereo con forza 3/5.
" 38 - L'aereo chiama Milano e gli dice di aver ricevuto un QTE di 89° dal RDG di Mezzate.
" 43 - Milano domanda a Roma se sente l'aereo.
" 44 - Roma risponde se ha marconigrammi da trasmettere.
" 45 - Milano risponde di no.
" 46 - Milano chiama l'aereo.
" 54 - L'aereo chiama Milano e dice di aver ricevuto un QTE 142°.
" 55 - Milano chiede se il QTE 142° è esatto.
" 56 - L'aereo risponde di sì.
" 58 - } L'aereo e Milano si mantengono in contatto.
" 1712 - }
" 12 - L'aereo chiede il QTE.
" 14 - Milano gli dice di passare su 4781 Kc/s.
" 15 - L'aereo passa su 4781 Kc/s ed ottiene QTE 110° aut 290°. Senso dubbio. Da Bologna ottiene QTE 297°.
" 40 - L'aereo torna su 6500 Kc/s.
" 41 - Milano avvisa Roma che l'aereo età per atterrare.
" 42 - Roma chiude stazione.
" 45 - L'aereo atterra.-

L'UFFICIALE di SERVIZIO

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

forza 3/5.

" 43 - Roma chiede di essere avvisata quando l'aereo decollerà.
" 55 - L'aereo decolla.
" 1602 - Milano chiama l'aereo.
" 03 - L'aereo chiama Milano che lo sente con forza 5/5.
" 04 - L'aereo avvisa che la stazione trasmittente a terra salta i punti.
" 06 - Milano avvisa l'aereo di chiamare Roma.
" 09 - Milano chiede a Roma se riesce a comunicare con l'aereo.
" 10 - Roma chiama l'aereo.
" 11 - Milano avvisa l'aereo che è chiamato da Roma.
" 19 - Milano chiede a Roma se sente l'aereo.
" 20 - Roma risponde che non lo sente più.
" 22 - Milano chiama l'aereo.
" 28 - L'aereo passa su 4781 Kc/s ed ottiene dal RDG di Mezzate QTE 89°
e da quello di Bologna QTE 320°.
" 35 - L'aereo torna su 6500 Kc/s.
" 36 - Milano chiama l'aereo e gli dice di avvisarlo quando cambia onda.
" 37 - Milano sente l'aereo con forza 3/5.
" 38 - L'aereo chiama Milano e gli dice di aver ricevuto un QTE di 89°
dal RDG di Mezzate.
" 43 - Milano domanda a Roma se sente l'aereo.
" 44 - Roma risponde se ha marconigrammi da trasmettere.
" 45 - Milano risponde di no.
" 46 - Milano chiama l'aereo.
" 54 - L'aereo chiama Milano e dice di aver ricevuto un QTE 142°.
" 55 - Milano chiede se il QTE 142° è esatto.
" 56 - L'aereo risponde di sì.
" 58 - } L'aereo e Milano si mantengono in contatto.
" 1712 - }
" 12 - L'aereo chiede il QTE.
" 14 - Milano gli dice di passare su 4781 Kc/s.
" 15 - L'aereo passa su 4781 Kc/s ed ottiene QTE 110° aut 290°. Senso
dubbio. Da Bologna ottiene QTE 297°.
" 40 - L'aereo torna su 6500 Kc/s.
" 41 - Milano avvisa Roma che l'aereo stà per atterrare.
" 42 - Roma chiude stazione.
" 45 - L'aereo atterra.-

L'UFFICIALE di SERVIZIO
T. Meloni

836

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

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

20A
(c)

From : Ministero Aeronautica (Telecommunication Section)

To : Research and Rescue Directorate

Date : 12th September 1946

Ref : 415273/13-5/3205 Coll.

R.T. CALL SIGNES FOR THE ITALIAN RESCUE SERVICE

Reference to letter 415217/13/5 dated 7th September 1946 by the writer of this letter partly ammended, we point out that the A/C employed by the C.C.R.S. in rescue operations, must use prefix " A.S.R." (A.S.R.) followed by one of the 3 lettersU.V.W., to which a one figure number will follow. This is in agreement with the orders issued by the A.E.S.C. dated 9th September 1946 with letter A.F.S.C. AE/1/AIR.

For the call signes regarding the A/C forming the C.C.R.S. of Sicily, which we mentioned in the last para of the above mentioned letter we have been waiting a reply by the A.F.S.C., to whom the present letter is forwarded for information.

Will the Unit in addressee please reply to this letter.

A number with only one figure will obviously follow one of the 3 letter only in the case of A.S.R. A/C flying in number more than 3.

(Ten. Col. Pil. F. GIANSANTI)

For information to the: AIR FORCES SUB COMMISSION ROME
STATO MAGGIORE 1ST SECTION ROME

Translated by Sgt. M. Albertini.

83.

2064

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

From : Ministero Aeronautica (Telecomunication Section)

To : Research and Rescue Directorate

Date : 12th September 1946

Ref : 415273/13-5/3205 Coll.

R.T. CALL SIGNES FOR THE ITALIAN RESCUE SERVICE

Reference to letter 415217/13/5 dated 7th September 1946 by the writer of this letter partly ammended, we point out that the A/C employed by the C.C.R.S. in rescue operations, must use prefix " A.S.R." (A.S.R.) followed by one of the 3 letters U.V.W., to which a one figure number will follow. This is in agreement with the orders issued by the A.F.S.C. dated 9th September 1946 with letter A. .S.C. 48/1/AIR.

For the call signes regarding the A/C forming the C.C.R.S. of Sicily, which we mentioned in the last para of the abvve mentioned letter we have been waiting a reply by the A.F.S.C., to whom the present letter is forwarded for information.

Will the Unit in addressee please reply to this letter.

A number with only one figure will obviously follow one of the 3 letter only in the case of A.S.R. A/C flying in number more than 3.

(Ten. Col. Pil. F. GIANSANTI)

For information to the: AIR FORCES SUB COMMISSION ROME

STATO MAGGIORE 1ST SECTION ROME

Translated by Sgt. M. Albertini.

834

208

Mod. 128*

MIN. Ministero dell'Aeronautica

ISPETTORATO SUPERIORE AERONAUTICA
E DELL'ASSISTENZA AL VOLO
Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Prot. N.° 415273/13-5 Allegati 325 Coll.

Roma, 12 SET. 1946 19 A

Al LA DIREZIONE DEL SERVIZIO
RICERCHE E SOCCORSO
= CENTOCELLE =

Risposta al f.° N.° del

OGGETTO : Nominativi r.t. per il servizio soccorso Italiano.-

e per conoscenza : All' A.F.S.C./ A.C. Tramite Ufficio Collegamento = SEDE =

ALLO STATO MAGGIORE
1° Reparto = SEDE =

A seguito e parziale modifica del foglio 415217/13/5 in data 7 c.m. dello scrivente, si precisa che i velivoli del C.C.R.S. di Biggs, impiegati in operazioni di ricerca, devono usare il prefisso "ASR" (dico ASR) seguito da una delle tre lettere aggiuntive U, V, W, (1) cui seguirà un numero con una sola cifra. Ciò in conformità a quanto disposto dalla A.F.SC in data 9 c.m. con foglio AFSC/46/1/AIR.

Per i nominativi riguardanti i velivoli del costituendo C.C.R.S. della Sicilia, cui l'ultimo capoverso del precitato foglio dello scrivente, si è in attesa di disposizioni in merito da parte dell'A.F.S.C. cui la presente è diretta per conoscenza.-

L'Ente in indirizzo è pregato dare assicurazione.=

IL CAPO DIVISIONE
(Ten.Col.Pil. - F. GIANSANTI)

Giansanti

(1) - Il numero con una sola cifra è ovvio che seguirà una delle tre lettere aggiuntive solo nel caso in cui i velivoli del soccorso vadano in volo in numero superiore a tre.-

Esporre fuori per quanto possibile un esemplare di questo foglio a cura del Portalettere di Servizio

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

MIN Ministero dell'Aeronautica

ISPETTORATO SUPERIORE AERONAUTICO
E DELLA NAVIGAZIONE DEL VOLO
Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Prot. N.° 415273/13-5 Allegati 3205 Cdc.

Risposta al f.° N.° del

Alla LA DIREZIONE DEL SERVIZIO
RICERCHE E SOCCORSO
= CENTOCELLE =

OGGETTO : Nominativi r.t. per il servizio soccorso Italiano.-

e per conoscenza : ALL' A.F.S.C./ A.C. Tramite Ufficio Collegamento = SEDE =

ALLO STATO MAGGIORE
1° Reparto = SEDE =

A seguito e parziale modifica del foglio 415217/13/5 in data 7 c.m. dello scrivente, si precisa che i velivoli del C.C.R.S. di Elmas, impiegati in operazioni di ricerca, devono usare il prefisso "ASR" (dico ASR) seguito da una delle tre lettere aggiuntive U, V, W; (1) ad esso seguirà un numero con una sola cifra. Ciò in conformità a quanto disposto dalla A.F.S.C. in data 9 c.m. con foglio AFSC/48/1/AIR.

Per i nominativi riguardanti i velivoli del costituendo C.C.R.S. della Sicilia, cui l'ultimo capoverso del precitato foglio dello scrivente, si è in attesa di disposizioni in merito da parte dell'A.F.S.C. cui la presente è diretta per conoscenza.-

L'Ente in indirizzo è pregato' oare assicurazione.=

IL CAPO DIVISIONE
(Ten.Col.Pil. - F. GIANSANTI)

Giansanti

(1) - Il numero con una sola cifra é ovvio che seguirà una delle tre lettere aggiuntive solo nel caso in cui i velivoli del soccorso vadano in volo in numero superiore a tre.-

833

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

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

2061

194

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

TO :- Air Forces Sub-Commission, H.Q., A.C., Rome.
(attention of F/Lt Reid).

DATE :- 29th August 1946.

REF :- AF30/M/501/SIGS.

C.A.V. MILAN

13

Herewith fortnightly report from Captain Merli on service defects for period 14th-27th August 1946.

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

AIR FORCES SUB-COMMISSION 7222 ORDERLY ROOM 48/11/AIR

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

832

192, (E)

FROM : RESCUE CENTER OF MILAN (LINATE) HEADQUARTERS

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

DATE : 27TH AUGUST, 1946

REF : 17/RS

FAILURES IN THE SERVICE REPORTED
FROM 14TH TO 27TH AUGUST, 1946

1) TELEPHONE COMMUNICATIONS:-

Only a limited number of circuit disconnections has been reported from 14th to 27th August 1946. However, their duration has been far more considerable than any other previous line interruption. They have been mainly caused by the rainy weather which has brought about disconnections on all telephone lines. The undersigned wishes to express his personal opinion that if the telephone circuits at present in operation will not be replaced by others, the Rescue Center of Milan will not be fit to operate properly in the forthcoming unfavorable season.

Phone connections with Venice, Villafranca of Verona and Bologna referred to in the previous report have not been established as yet.

It has been noted that the various "supervisors" of "long distances" calls make no account of letter No. 4350/Signals from H.Q., R.A.F., ITALY, dated 6th May 1946 which makes clear that all communications from the CAV can be forwarded through British lines and that when the said communications concern aircraft safety they must be given priority over any other communication.

Your Sub-Commission is therefore requested to take all proper measures.

2) "RT" COMMUNICATIONS - The Communication Service on a 6500 kc/s frequency has proved efficient by recent tests as well as rescue flights. However, we must point out that the area under this system is from time to time subject to interruption due to the interference of ultra-powerful, automatic and radiophonic line stations which at time include within the circuit of their signals the whole zone.

The short-wave of Mezzate has not given the expected results since it has not been brought to completion as yet. In fact, both with the Cant. Z506 of Spezia (in this case no bearing could be obtained due to the very low power of all received signals) and with the Baltimore of the Milan Section the RDG is shown to be unfit for the giving of bearings.

Morevoer in Mezzate there are no maps available which could be utilized by the RDG to establish the locality, with the assistance of the short-wave RDG of Bologna.

Your Sub-Commission is requested to give instructions [illegible] arrangement of a speedy connecting service, possibly

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

1) TELEPHONE COMMUNICATIONS:-

Only a limited number of circuit disconnections has been reported from 14th to 27th August 1946. However, their duration has been far more considerable than any other previous line interruption. They have been mainly caused by the rainy weather which has brought about disconnections on all telephone lines. The undersigned wishes to express his personal opinion that if the telephone circuits at present in operation will not be replaced by others, the Rescue Center of Milan will not be fit to operate properly in the forthcoming unfavorable season.

Phone connections with Venice, Villafranca of Verona and Bologna referred to in the previous report have not been established as yet.

It has been noted that the various "supervisors" of "long distances" calls make no account of letter No. 4350/Signals from H.Q., R.A.F., ITALY, dated 6th May 1946 which makes clear that all communications from the CAV can be forwarded through British lines and that when the said communications concern aircraft safety they must be given priority over any other communication.

Your Sub-Commission is therefore requested to take all proper measures.

2) "RT" COMMUNICATIONS - The Communication Service on a 6500 kc/s frexquency has ~~been up~~ proved efficient by recent tests as well as rescue flights. However, we must point out that the area under this system is from time to time subject to interruption due to the interference of ultra-powerful, automatic and radiophonic line stations which at time include within the circuit of their signals the whole zone.

The short-wave of Mezzate has not given the expected results since it has not been brought to completion as yet. In fact, both with the Cant. Z506 of Spezia (in this case no bearing could be obtained due to the very low power of all received signals) and with the Baltimore of the Milan Section the RDG is shown to be unfit for the giving of bearings.

Morevoer in Mezzate there are no maps available which could be utilized by the RDG to establish the locality, with the assistance of the short-wave RDG of Bologna.

Your Sub-Commission is requested to give instructions for the ~~arg~~ commencement of a speedy connecting service, possibly a telephone service, with the Aircraft Safety Center of Marseilles. In fact, these two Rescue Centers, which are adjacent are linked only through Radio Zurich and at 11 and 17 hrs following previous appointment. We can therefore easily understand how communications between the two Centers are considerably delayed. Moreover, we point out that on 22nd August 1946 this Center requested information from the Aircraft Safety Center of Marseilles with wire No.296/M.1 followed by telegram No. 298/M.1 of 23rd August, 1946. No reply has been received as yet.

The competent Bodies should be requested to take proper measures.

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

3) RESCUE MISSIONS CARRIED OUT DURING THE FORTHNIGHT:

1 mission was carried out with a Baltimore aircraft of Linate on 22 August 1946 (a detailed report has already been forwarded to your Headquarters).

4) TRAINING CARRIED OUT DURING THE FORTHNIGHT:- 1 mission with a Baltimore aircraft of Linate on 21st August 1946. This test has revealed all inconveniences and failures of the Mezzate RDG already mentioned in the "RT COMMUNICATIONS" para.

5) SUPPLIES AND MATERIAL:- The local Baltimore Section has not received the special allotment of gazoline as yet for the rescue flights nor the allotment of board material for rescue (smoke signals, emergency cases, containers with relative parachutes).

6) CARTHOGRAPHY:- The present availability is sufficient for the requirements of the Center.

7) PERSONNEL OF THE CENTER:- The personnel on the whole has reached a satisfactory rate of experience and skill in rescue service and its work is efficient.

8) PERSONNEL OF THE CENTER ON NIGHT DUTY:- The Italian Authorities have not provided as yet to assign allotment of coffee to the night personnel. This allotment is considered as necessary and most useful for the personnel on night duty.

9) MOVEMENTS OF AIRCRAFT:- A remarkable improvement has been noted in the signaling of takings offs and arrivals of American aircraft on the Pisa-Milan airline. On the contrary, the "RA" for arrivals are not reaching yet the airfields for the landing of Polish aircraft.

We deem it advisable that your Command instruct the Polish Air Headquarters in Italy that also when the aircraft land or take off from emergency landings airfield (fields for small airline airplanes) the pilots must send signals of arrival or departure to the nearest airfields open to air traffic.

10) OPERATING OF SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTER:- On accasion of the mission carried out the 22nd inst. with a Baltimore aircraft of Linate the interference of officers not belonging to the Rescue Service in the fulfillment of duties concerning the personnel of the Center could not be avoided. In this case no remarkable consequences were reported since the report of the accident forwarded by the Air Presidium of Turin, did not come from reliable sources and was later stated untrue after an aircraft had been flying for a certain time on search. However, in other circumstances this intervention could bring about very serious consequences and inconveniences.

At first sight we could complain the Rescue Center of Milan for not having made sure, through the Comando Carabinieri of Casal Monferrato, that the information had reliable grounds, and for not having requested all details on the case. However, we bring to your attention the fact that being the information transmitted from the Command of the Air

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

mentioned in the "RT COMMUNICATIONS" para.

5) SUPPLIES AND MATERIAL:- The local Baltimore Section has not received the special allotment of gazoline as yet for the rescue flights nor the allotment of board material for rescue (smoke signals, emergency cases, containers with relative parachutes).

6) CARTHOGRAPHY:- The present availability is sufficient for the requirements of the Center.

7) PERSONNEL OF THE CENTER:- The personnel on the whole has reached a satisfactory rate of experience and skill in rescue service and its work is efficient.

8) PERSONNEL OF THE CENTER ON NIGHT DUTY:- The Italian Authorities have not provided as yet to assign allotment of coffee to the night personnel. This allotment considered as necessary and most useful for the personnel on night duty.

9) MOVEMENTS OF AIRCRAFT:- A remarkable improvement has been noted in the signaling of taking offs and arrivals of American aircraft on the Pisa-Milan airline. On the contrary, the "RA" for arrivals are not reaching yet the airfields for the landing of Polish aircraft.

We deem it advisable that your Command instruct the Polish Air Headquarters in Italy that also when the aircraft land or take off from emergency landings airfield (fields for small airline airplanes) the pilots must send signals of arrival or departure to the nearest airfields open to air traffic.

10) OPERATING OF SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTER:- On accasion of the mission carried out the 22nd inst. with a Baltimore aircraft of Linate the interference of officers not belonging to the Rescue Service in the fulfillment of duties concerning the personnel of the Center could not be avoided. In this case no remarkable consequences were reported since the report of the accident forwarded by the Air Presidium of Turin, did not come from reliable sources and was later stated untrue after an aircraft had been flying for a certain time on search. However, in other circumstances this intervention could bring about very serious consequences and inconveniences.

At first sight we could complain the Rescue Center of Milan for not having made sure, through the Comando Carabinieri of Casal Monferrato, that the information had reliable grounds, and for not having requested all details on the case. However, we bring to your attention the fact that being the information transmitted from the Command of the Air Presidium of Turin and being later confirmed by the Commandant of the same Presidium, the personnel of the Center had no doubt on the reliability and truth of the information. Therefore we think that the decision to send a Baltimore for the search to bring rescue as quick as possible is highly justifiable.

830

THE HEAD OF THE RESCUE CENTER

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

CENTRO SOCCORSO AEREO Milano
UFFICIO COMANDO

Linate (Milano), 27/8/1946 192

Alla SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA per l'AERONAUTICA MILITARE
M I L A N O

Prot. n°47/RS
Oggetto: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 14 al 27 Agosto 1946.=

1°) COMUNICAZIONI TELEFONICHE - Le interruzioni dei circuiti sono state poche però di durata molto superiore alle precedenti. Ciò è dipeso dal tempo piovoso che ha mandato in dispersione le linee telefoniche. E' opinione dello scrivente che se non verranno cambiati i circuiti telefonici attualmente in funzione, col progredire della cattiva stagione, il Centro Soccorso di Milano non sarà in grado di poter funzionare a dovere.

Le linee con Venezia, Villafranca di Verona e Bologna, di cui alla relazione precedente, non sono ancora state date.

Si è notato che i diversi "supervisors" dei "long distance" non tengono conto della lettera n°4350/Signals del Quartier Generale della Royal Air Force in Italia, in data 6 Maggio 1946, dove è specificato che sulle linee inglesi possono essere transitate le comunicazioni delle C.A.F. e che quando queste comunicazioni riguardano la sicurezza dei velivoli devono avere la precedenza su qualsiasi altra comunicazione.

Si prega pertanto codesta Sottocommissione di voler prendere i provvedimenti che riterrà opportuno.

2°) COMUNICAZIONI RT - Il servizio su 6506 Kc/s ha dato buoni risultati durante le recenti esercitazioni e voli di soccorso. Si precisa però che ad intermittenza in questo canale d'onda la zona non è libera perchè si inseriscono stazioni ultrapotenti, automatiche, radiofoniche, che a volte coprono colla potenza dei loro segnali tutta la zona.

Il RDG ad e.c. di Mezzate non ha dato i risultati sperati poichè non è ancora a punto. Infatti, sia con i Gant 2506 di Spezia, nel qual caso non ha potuto dare alcun rilevamento a causa della minima intensità dei segnali ricevuti, sia coi Baltimore della Sezione di Milano, il RDG è stato incerto sul senso del rilevamento. In più mancano a Mezzate le carte per mezzo delle quali detto RDG dovrebbe poter fissare il punto, avendo come ausiliario il RDG ad onde corte di Bologna.

Si prega codesta Sottocommissione di volersi interessare perchè sia attuato un rapido collegamento, possibilmente telefonico, con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia. Infatti questi due Centri Soccorso, che sono limitrofi, non sono collegati tra loro che via radio Zurigo e per appuntamento alle ore 11 ed alle 17. Si comprende quindi la necessità assoluta di tempestività di eventuali comunicazioni tra i due Centri. Si rende noto inoltre che il giorno 22 8/46 questo Centro ha trasmesso una richiesta di notizie all'Aircraft Safety Centre di Marsiglia con tele n° 296/M.1 seguita da un sollecito del giorno 23 8/46 con tele 298/M.1, che a tutt'oggi sono rimasti inevasi.

Prevedi interessare del fatto gli enti competenti.

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

te poche però di durata molto superiore alle precedenti. Ciò è dipeso dal tempo piovoso che ha mandato in dispersione le linee telefoniche. E' opinione dello scrivente che se non verranno cambiati i circuiti telefonici attualmente in funzione, col progredire della cattiva stagione, il Centro Soccorso di Milano non sarà in grado di poter funzionare a dovere.

Le linee con Venezia, Villafranca di Verona e Bologna, di cui alla relazione precedente, non sono ancora state date.

Si è notato che i diversi "supervisors" dei "long distance" non tengono conto della lettera n°4350/Signals del Quartier Generale della Royal Air Force in Italia, in data 6 Maggio 1946, dove è specificato che sulle linee inglesi possono essere trasmesse le comunicazioni delle R.A.F. e che quando queste comunicazioni riguardano la sicurezza dei velivoli devono avere la precedenza su qualsiasi altra comunicazione.

Si prega pertanto codesta Sottocommissione di voler prendere i provvedimenti che riterrà opportuno.

2°) COMUNICAZIONI RT - Il servizio su 6500 Kc/s ha dato buoni risultati durante le recenti esercitazioni e voli di soccorso. Si precisa però che ad intermittenza in questo canale d'onda la zona non è libera perchè si inseriscono stazioni ultrapotenti, automatiche, radiofoniche, che a volte coprono colla potenza dei loro segnali tutta la zona.

Il RDG ad o.c. di Mazzate non ha dato i risultati sperati poichè non è ancora a punto. Infatti, sia con i Gant 2526 di Spezia, nel qual caso non ha potuto dare alcun rilevamento a causa della minima intensità dei segnali ricevuti, sia coi Baltimore della Sezione di Milano, il RDG è stato incerto sul senso del rilevamento. Inoltre mancano a Mazzate le carte per mezzo delle quali detto RDG dovrebbe poter fissare il punto, avendo come ausiliario il RDG ad onde corte di Bologna.

Si prega codesta Sottocommissione di volersi interessare perchè sia situato un rapido collegamento, possibilmente telefonico, con l'Aircraft Safety Centre di Marsiglia. Infatti questi due Centri Soccorso, che sono limitrofi, non sono collegati tra loro che via radio Zurigo e per appuntamento alle ore 11 ed alle 17. Si comprende quindi la mancanza assoluta di tempestività di eventuali comunicazioni tra i due Centri. Si rende noto inoltre che il giorno 22 6/46 questo Centro ha trasmesso una richiesta di notizie all'Aircraft Safety Centre di Marsiglia con tele n° 298/M.1 seguita da un sollecito del giorno 23 6/46 con tele 298/M.1, che a tutt'oggi sono rimasti inevasi.

Pregasi interessare del fatto gli enti competenti.

3°) MISSIONI di SOCCORSO SVOLTE nella GIORNATA - N° 1 con aereo Baltimore di Linate il giorno 22/6/46 (a già stata consegnata a codesto Comando una relazione particolareggiata).

4°) ESERCITAZIONI SVOLTE nella GIORNATA - N° 1 con aereo Baltimore di Linate il giorno 21/6/46. Da questa esercitazione sono stati messi in evidenza gli inconvenienti che riguardano il RDG di Mazzate ad o.c. già citati nel paragrafo "Comunicazioni RT". 829

5°) RIFORNIMENTI e MATERIALE - La locale Sezione Baltimore non ha ancora ricevuto l'assegnazione straordinaria di benzina per i voli di soccorso, nè la dotazione di materiale di bordo per il soccorso (fumate, cassette di e-

./.

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

margenza, contenitori con relativi paracadute).

6°) CARTOGRAFIA - L'attuale dotazione è sufficiente per le necessità del Centro.

7°) PERSONALE del CENTRO - Tutto il personale ha raggiunto un buon grado di esperienza e di pratica nei riguardi del servizio soccorso ed il rendimento è stato soddisfacente.

8°) APPARECCHI di BORDO - Le autorità italiane non hanno ancora provveduto ad assegnare il caffè a questo personale. Tale assegnazione si ritiene molto utile per il personale in servizio notturno.

9°) AIUTI RADIO NAVIGAZIONE - Si è notato un sensibile miglioramento nelle segnalazioni di partenza e arrivi degli aerei americani della linea Pisa-Bolano. Continuano invece a non giungere le "RA" di arrivo agli aeroporti di destinazione degli aerei polacchi. Sarebbe opportuno che codesto Comando informasse il Comando Aereo Polacco in Italia perchè anche quando gli aerei si recano e partono da campi di fortuna (campi tipo per piccoli apparecchi di collegamento) il pilota provveda a segnalare al più vicino campo aperto al traffico aereo i relativi avvisi di partenza o di arrivo.

10°) COLLEGAMENTO DEL CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSO e SOCCORSO - In occasione della missione effettuata il giorno 22 corrente con velivolo Baltimore di linea, non si è potuto evitare l'ingerenza da parte di Ufficiali estranei al Servizio Soccorso nell'espletamento dei compiti inerenti al personale del Centro. In questo caso tale azione non ha portato a conseguenze degne di nota dato che la notizia dell'incidente, comunicata dal Presidio Aeronautico di Torino, è risultata proveniente da fonte non attendibile e successivamente smentita dopo che l'aereo era da diverso tempo in volo per la ricerca. Comunque in altre circostanze tale ingerenza potrebbe causare degli inconvenienti assai gravi.

Si potrebbe, a prima vista, fare un appunto al Centro Soccorso di Milano per non essersi accertato presso il Comando Carabinieri di Casale Monferrato della fondatezza e dei particolari della notizia. Si fa presente però che essendo la notizia stata trasmessa dal Comando Presidio Aeronautico di Torino e confermata poi dal Comandante del Presidio stesso, il personale del Centro Soccorso non poteva mettere in dubbio la veridicità e la fondatezza della notizia: di conseguenza si ritiene più che giustificata la decisione presa di far partire il Baltimore per la ricerca, al fine di poter portare un soccorso quanto più tempestivo possibile.-

CAPO DEL CENTRO SOCCORSO

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

...redo d'esperienza e di pratica nei riguardi del Servizio
...certo è stato soddisfacente.

5e) CENTRALINISTI DI VOLO - Le autorità italiane non hanno ancora provveduto ad assegnare il certificato a questo personale. Tale assegnazione si ritiene molto utile per il personale in servizio notturno.

6e) NOTIZIE VARIE - Si è notato un sensibile miglioramento nelle segnalazioni di partenza e arrivo degli aerei americani della linea Pisa-Milano. Continuano invece a non giungere le "pc" di arrivo sugli aeroporti di destinazione degli aerei polacchi. Sarebbe opportuno che codesto Comando informasse il Comando Aereo Polacco in Italia perchè anche quando gli aerei si recano o partono da campi di fortuna (campi tipo per piccoli apparecchi di collegamento) il pilota provveda a segnalare al più vicino campo aperto al traffico aereo i relativi avvisi di partenza o di arrivo.

7e) INTERVENTO DI PERSONALE NON AUTORIZZATO - In occasione della missione effettuata il giorno 22 corrente con velivolo Baltimore di Linate, non si è potuto evitare l'ingerenza da parte di Ufficiali estranei al Servizio Soccorso nell'espletamento dei compiti inerenti al personale del Centro. In questo caso tale azione non ha portato a conseguenze degne di nota dato che la notizia dell'incidente, comunicata dal Presidio Aeronautico di Torino, è risultata proveniente da fonte non attendibile e successivamente smentita dopo che l'aereo era da diverso tempo in volo per la ricerca. Comunque in altre circostanze tale ingerenza potrebbe causare degli inconvenienti assai gravi. Si potrebbe, a prima vista, fare un appunto al Centro Soccorso di Milano per non essersi sincerato presso il Comando Carabinieri di Casale Monferrato della fondatezza o dei particolari della notizia. Si fa presente però che essendo la notizia stata trasmessa dal Comando Presidio Aeronautico di Torino e confermata poi dal Comandante del Presidio stesso, il personale del Centro Soccorso non poteva mettere in dubbio la veridicità e la fondatezza della notizia: di conseguenza si ritiene più che giustificata la decisione presa di far partire il Baltimore per la ricerca, al fine di poter portare un soccorso quanto più tempestivo possibile.-

CAPO DEL CENTRO SOCCORSO

82a

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

18A.

From :- Mediterranean Allied Air Commanders Secretariat.

To :- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
Headquarters U.S.S.A.F. (For information)
Air Headquarters Allied " " "
Air Headquarters Italy (" " " General).

Date:- 11th September, 1944.

Ref :- MAAC/A.F.S.C./1/1944.

165A
or Pt. 1.

SUBJECT :- [illegible]

Reference is made to your letter MAAC/A.F.S.C./1/1944 dated 8th September, 1944 :

1. The change requested in your above-quoted letter is approved by the Deputy Allied Commander and the Chief Signals Officer, Air Headquarters Italy and is to take place forthwith.

2. It is confirmed that the call-sign for Venice should read - A.F.S.C. X or Y followed by a number.

3. Copies of the A.F.S.C.'s letter under reference are attached for information of second and third addressees.

14/9
WAP. P.382
18/1/Hist

P Wakely Sqn Ldr.

S.F.P. [illegible]
Wing Commander
Secretary to the
MEDITERRANEAN ALLIED AIR COMMANDS

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

To :- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
Headquarters A.F.H.Q. (For Information)
" " (" ")
" " (" ")

Date:- 14th September, 1944.

Ref :- AFHQ/1218/1/AIRCO.

165 A
or Pt. 1.

SUBJECT - TRAVEL PERMIT

Reference is made to your letter AFHQ/1218/1/AIRCO dated 10th August, 1944 :

1. The change suggested in your above-quoted letter is approved by the Deputy Drafting Committee and the Chief of Staff, in Headquarters Italy and is to take place forthwith.

2. It is confirmed that the call-sign for Venice should read - A.C.H. X or Y followed by a number.

3. Copies of the A.F.H.Q.'s letter under reference are attached for information of second and third addressees.

14/9
P.387
Supp.
18/11/Air
ALLIED FORCES COMMISSION
GENERAL REGISTRY
ALLIED COMMISSION

P Wakely s.L.

for D.C.A.S. (RALEIGH)
Wing Commander
Secretary to the
ALLIED AIR COMMISSION

827

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

17A

FROM:- AIR HEADQUARTERS, ITALY, R.A.F. C.M.F.

TO:- See distribution list below.

DATE:- 5th September 1945.

REF:- AHQI/4/AIR

DITCHING AND WET DINGHY DRILL. B.

Herewith copy of Air Ministry letter A.642302/44/1PF.

2. Owing to the acute shortage of P.F.O.s. and P.T.I.s in this Command, the scheme will be unavoidably held up, but every endeavour will be made to ensure that all aircrew are fully conversant with the "Dinghy Drill" to be carried out on their particular aircraft.

for Flight Lieutenant,
Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding,
Air Headquarters,
Royal Air Force, ITALY.

Distribution List:-

Headquarters, 239 Wing, R.A.F. C.M.F.
-do- 244 Wing R.A.F. C.M.F.
-do- 324 Wing R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION UDINE
-do- R.A.F. STATION, BARI
-do- R.A.F. STATION, KLAGENFURT
-do- R.A.F. UNIT , CLAMPINO
-do- 225 Squadron R.A.F. C.M.F.
-do- 663 AOP Squadron R.A.F. C.M.F.
-do- 654 AOP Squadron R.A.F. C.M.F.
-do- AHQI COMM FLIGHT, UDINE R.A.F. C.M.F.
-do- AUSTRL. COMM FLIGHT, KLAGENFURT, R.A.F. C.M.F.
-do- AUSTRL. COMM FLIGHT, VIENNA, R.A.F. C.M.F.
-do- AHQI COMM FLIGHT, MARCHESE. R.A.F. C.M.F.
-do- A.F.S.C. ROME.

826

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

DITCHING AND WET DINGHY DRILL. B.

Herewith copy of Air Ministry letter A642302/44/1PF.

2. Owing to the acute shortage of P.F.O.s. and P.T.I.s in this Command, the scheme will be unavoidably held up, but every endeavour will be made to ensure that all Aircrew are fully conversant with the "Dinghy Drill" to be carried out on their particular aircraft.

for Flight Lieutenant,
Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding,
Air Headquarters,
Royal Air Force, ITALY.

Distribution List:-

Headquarters, 239 Wing, R.A.F. C.M.F.
-do- 244 Wing R.A.F. C.M.F.
-do- 324 Wing R.A.F. C.M.F.
-do- R.A.F. STATION UDINE
-do- R.A.F. STATION, B.RI
-do- R.A.F. STATION, KLAGENFURT
-do- R.A.F. UNIT , CLAMPINO
-do- 225 Squadron R.A.F. C.M.F.
-do- 663 AOP Squadron R.A.F C.M.F.
-do- 654 AOP Squadron R.A.F. C.M.F.
-do- AHQI COMM FLIGHT, UDINE R.A.F. C.M.F.
-do- AUSTRL. COMM FLIGHT, KLAGENFURT, R.A.F. C.M.F.
-do- AUSTRL. COMM FLIGHT, VLANNA, R.A.F. C.M.F.
-do- AHQI COMM FLIGHT, MARCIANESE. R.A.F. C.M.F.
-do- A.F.S.C. ROME.

826

R/9 P347 cup 48 [illegible] AIR

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

17B

COPY.

A.24302/44/PT2

AIR MINISTRY,

LONDON.

March. 1944.

Sir,

I am directed to inform you that as wet dinghy drill is closely associated with the functional aspects of swimming for aircrew it has been decided that the Physical Fitness Service shall be responsible for instruction in the subject. In order to avoid confusion, however, it is necessary to define clearly the scope of this responsibility.

2. Methods of dinghy drill instruction are laid down by Air Ministry, Deputy Director of Air/Sea Rescue in consultation with the director of Ground Training (Inspector of Physical Fitness). Any matters arising from the development of training are to be submitted to the former authority.

3. In implementing the training policy within command the Air/Sea Rescue Officers should collaborate with the appropriate Physical Fitness Officers who are to ensure that the physical fitness instructors carry out the instructions and drills by the approved methods.

4. A detailed pamphlet on swimming and wet dinghy drill training methods will shortly be issued for use by physical training instructors.

I am, Sir,
Your obedient Servant,

Director of Ground Training,
(signed) A.L.A. Perry-Keene.

825

2080

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

/67

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

TO :- Capt.Pil. MERLI, Centro Soccorso, Linate, Milano.
(tramite Ufficio di Collegamento).

DATE :- 5th September 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

AIRCRAFT SAFETY CENTRE (C.A.V.) MILAN

/ASO

/47

Enclosed herewith for your information is the translation of a letter received at this office from the signals officer at AFSC Rome.

2. With regard to para (5) F/O Reid has been in touch with Lt.Jones (British Lines of Communications Officer in Milan), who has promised to establish an Aircraft Safety Priority on Allied Military lines used by the C.A.V.

/ASO

3. As the Rome Signals Officer expects to be visiting Milan shortly it is suggested that any outstanding CAV problems be listed so that he may deal with them on arrival.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - MILAN - ALLIED SUB-COMMISSION

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

024

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

DATE :- 5th September 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

AIRCRAFT SAFETY CENTRE (C.A.V.) MILAN

ASO

4P

Enclosed herewith for your information is the translation of a letter received at this office from the signals officer at ASSO Rome.

2. With regard to para (5) F/O Reid has been in touch with Lt. Jones (British Lines of Communications Officer in Milan), who has promised to establish an Aircraft Safety Priority on Allied Military Lines used by the C.A.V.

ASO

3. As the Rome Signals Officer expects to be visiting Milan shortly it is suggested that any outstanding CAV problems be listed so that he may deal with them on arrival.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

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

824

Copy to :- Fl/Lt Reid, AFSC,HQ,AC,Rome.

Enclosure (First Addressee) Translation of A FSC/48/1/AIR.

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

2083

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

15 Fr

FROM :- AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. HOUSE.

TO :- ITALIAN AIR MINISTRY

DATE :- 6th SEPTEMBER, 1946.

REF. :- AFSC/A.S/1/ADM.

[illegible] A.C.C. [illegible].

It is believed that some misunderstanding exists as to who has the ultimate authority to order squadrons surrendered on the Lake Bracciano situation.

It is the feeling of this commission that in common with R.A.F. policy the local squadron commander should always have the final word in the despatching of aircraft on operations.

C.M.L. GRIER, W/CDR.
for AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

Copy:
W/C. CLIFT O/C. TARANTO DETACHMENT.
Col. DEL MONTE Liaison O.C.P.S. Centocelle.
O.C I.A.F. Reggiane Wing.

Rejs

ورقة 5

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

140 LROF V MMIMXK NR MXK T502/5 R/R OVR 2
FROM AIR HEADQUARTERS ITALY
TO (1) HEADQUARTERS MEDME
INFO (2) AFSC ROME
BT
AT 4 SEPT UNCLASSIFIED . REFERENCE MEDME S206652/ASR ANDAR325 D/D AUG 6 ANDAR327 D/D AUG 19 9 A . TARANTO CANT 506 STRENGTH 5 (FIVE) VSERVICEABLE 4 (FOUR) . CANT 501 STRENGTH 4 (FOUR) SERVICEABLE 2 (TWO) . RS/14 STRENGTH 7 (SEVEN) SERVICEABLE NIL . B . BRINDISI . CANT 506 STRENGTH 3 (THREE) SERVICEABLE . CANT 501 STRENGTH 4 (FOUR) SERVICEABLE 2 (TWO) . C . VENICE . CANT 506 STRENGTH 2 (TWO) SERVICEABLE 2 (TWO) . D . SPEZIA . CANT 506 STRENGTH 2 (TWO) SERVICEABLE 2 (TWO) . E . UIGNA DI VALLE . CANT 506 STRENGTH 4 (FOUR) SERVICEABLE 2 (TWO) . CANT 501 STRENGTH 1 (ONE) SERVICEABLE 1 (ONE) . RS/14 STRENGHT 1 (ONE) SERVICEABLE 1 (ONE) . F . TWO STAND BY AIRCRAFT AVAILABLE FROM RAF SQUADRON N.E. ITALY . LOACATION VARIES WITH SQUADRON DETAILED . ~~CONTROLLER~~ CONTROLLINS A.C.C. MALTA . I.A.F. UNITS UNDER DIRECT CONTROL C.A.V. ROME (CENTO CELLE) . RESCUE EQUIPMENT NIL . LINDHOLME DINGIES AND SMOKE FLOATS URGENTLY REQUIRED BY I.A.F. THIS HEADQUARTERS STRONGLY RECOMMENDS ASSISTANCE . TWO BALTIMORES AND ONE FIGHT AIRCRAFT I.A.F. AVAILABLE FOR LAND SEARCHES ROME LECCE AND MILAN AREA . CARABIERI FRONTIER GUARDS AND ALPINE ASSOCIATION HUTS CAN BE CONTACTED TO ORGANISE LAND SEARCHES . NO AIR LAND OR SEA SEARCH OR RESCUE INITIATED BY THIS H.Q. DURING AUGUST . IN EMERGENCY A FAST LAUNCH IS AVAILABLE FROM A.A.S.C. WATER TRANSPORT COMPANY TRIESTE . REGRET DELAY IN RENDERING THIS REPORT .

BT 051042
SENT TR B K
RD NR 502/5 BY TFH AT 1510 B 1 TKS

AIR 90 US 41/6345 -ALCOM 6/9/0700 WC 12/6 1850 6/9 48 82

2085

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

1

13

From : Air Forces Sub-Commission, AC, Rome

To : Italian Air Ministry

Date : 6th September 1946

Ref. : AFSC/48/1/AIR

COMBINED A.S.R. EXERCISES

During a recent visit by the Aircraft Safety Officer of this Commission to A.A.HQ. Italy it was agreed that it would be desirable to hold A.S.R. exercises using A.H.Q. fighters and Ca 508 seaplanes from Venice (Treporti). Three of these exercises should be held per month and the Senior Operations Officer at A.H.Q. will contact Major Bertotto at 2nd Wing Venezia to coordinate scheme.

2. The drill for the first few exercises should be as follows. Fighters would be despatched to locate a brightly painted buoy known to be in a given position. These aircraft should be controlled by A.H.Q. Operations and on finding the target should transmit for a fix. This position should be passed by telephone to C.A.V. Venice who in turn, controlling a Ca 508 already airborne, and should pass instructions to their aircraft to proceed to the position and make contact with the fighters. This contact being established the fighters should return to base leaving the Ca 508 to continue on a D/F and W/T exercise with R.F./D.F. stations.

F. REID F/Lt.
for AIR VICE MARSHAL,
Director
Air Forces Sub-Commission

Copy to : ADV. AHQ Italy
W/Cdr Clift C.C. Trento Det. AFSC

821

2086

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

12 B R

From : Air Forces Sub-Commission, , Rome

To : Rear A.H.Q. Italy

Date : 6th September 1946

Ref : AFSC/48/1/AIR

ITALIAN A.S.R. SEA PLANE DETACHMENT

Reference is made to letter AFSC/48/1/AIR and this morning's conversation between the undersigned and S/Ldr Walmsley of MAAC 5 secretariat.

It is hereby confirmed that aeroplanes from Elmas on operational searches will use the call signs A.S.R. U ,V or W followed by single-figured numbers.

F. REID F/LT
for AIR VICE MARSHAL
Director,
Air Forces Sub-Commission

Copy to : MAAC Secretariat, Rear AHQ, Italy
Italian Air Ministry
W/C Clift O.C. AFSC Toranto Det.

820

FROM : RESEARCH AND RESCUE SERVICE

TO : LIAISON OFFICER, A.F.S.C. ROME

DATE : 4TH SEPTEMBER 1946

REF : No. 754/C7

11 B (1)

AREA COVERED BY THE SEAPLANES RESCUE UNITS

Rescue Seaplane Section of La Spezia
High Tyrrenum within the area of:
Ventimiglia
Corso Cape (Corsica)
Limit of French Territorial Waters to 42N
Ala Point (Coast of Tuscany)
Rescue Seaplane of Vigna di Valle Section
Central Tyrrenum within the area of:
Ala Point
Point of intersection of the limit of French Territorial Waters with 42 N.
Limit of French Territorial Waters to Pertusato Cape
S.Vito Cape (Sicily)
Rescue Seaplane Section of Elmas
Area within:
Pertusato Cape (Corsica)
41 20'N/7 30' E
39 N/7 30' E
37 20'N/11 30' E
S.Vito Cape (Sicily)
Capo Pertusato (Corsica)
Rescue Seaplane Section of Taranto
Ionian Sea within:
Punta Melito
37 54'/19 20' E
39 40'N/19 20' E
40 20' N/18 55' E
S. Maria di Leuca Cape
Rescue Seaplane Section of Brindisi
S. Maria di Leuca Cape
39 40'N/1920'E
43 04'N/1520'E
Ortona
Rescue Seaplane Section of Venice
Adriatic Sea between:
Ortona
43 04'N/1520' E
44 10'N/13 50' E
Grado

ITALIAN RESEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTERS

Rome Centocelle
Milan Linate
Lido Venice

614

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

AREA COVERED BY THE SEAPLANES RESCUE UNITS

Rescue Seaplane Section of La Spezia
High Tyrrenum within the area of:
Ventimiglia
Corso Cape (Corsica)
Limit of French Territorial Waters to 42N
Ala Point (Coast of Tuscany)
Rescue Seaplane of Vigna di Valle Section
Central Tyrrenum within the area of:
Ala Point
Point of intersection of the limit of French Territorial Waters with 42 N.
Limit of French Territorial Waters to Pertusato Cape
S.Vito Cape (Sicily)
Rescue Seaplane Section of Elmas
Area within:
Pertusato Cape (Corsica)
41 20'N/7 30' E
39 N/7 30' E
37 20'N/11 30' E
S.Vito Cape (Sicily)
Capo Pertusato (Corsica)
Rescue Seaplane Section of Taranto
Ionian Sea within:
Punta Melito
37 54'/19 20' E
39 40'N/19 20' E
40 20' N/18 55' E
S. Maria di Leuca Cape
Rescue Seaplane Section of Brindisi
S. Maria di Leuca Cape
39 40'N/1920'E
43 04'N/1520'E
Ortona
Rescue Seaplane Section of Venice
Adriatic Sea between:
Ortona
43 04'N/1520' E
44 10'N/13 50' E
Grado

814

ITALIAN SEARCH AND RESCUE COORDINATING CENTERS

Rome Centocelle
Milan Linate
Lido Venice
Brindisi
Elmas

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

RESCUE MOTOR-BOATS

No Rescue Motor-Boats are available. yet.

EQUIPMENT AVAILABLE FOR THE RESCUE SERVICE IN THE VARIOUS UNITS

7' Floating Smoke Signals
Floating Smoke Signals of about 60' (Very few in Vigna di Valle)
1 Lindholme Type boat in Elmas
Italian type pneumatic boats;

ALL OTHER MEANS OF RESCUE AND LAND AND MOUNTAIN RESCUE SQUADS
The rescue on land is carried out through the Carabinieri Station Commands of the Military Air Force
Army Units.
The rescue on the mountains has not been organized as yet.

AIRCRAFT AVAILABLE AT THE RESCUE SEAPLANE BASES ON 3RD SEPTEMBER 1946

Vigna di Valle	3	Efficient	1
La Spezia	2	"	1
Elmas	4	"	2
Taranto	16	"	8
Brindisi	13	"	3
Venice	4	"	2

The following aircraft are available:

At the Urbe airfield	1	Baltimore	efficient
Linate Airfield	1	"	"
Lecce "	1	Fighter	"

and in case of need the aircraft of the Military Airforce can be made available.

81

THE DIRECTOR FOR THE RESCUE SERVICE

NOTE. Mountain rescue will be carried out by Frontier

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

IN THE VARIOUS UNITS

7' Floating Smoke Signals
Floating Smoke Signals of about 60' (Very few in Vigna di Valle)
1 Lindholme Type boat in Elmas
Italian type pneumatic boats;

ALL OTHER MEANS OF RESCUE AND LAND AND MOUNTAIN RESCUE SQUADS

The rescue on land is carried out through the Carabinieri Station Commands of the Military Air Force
Army Units.
X The rescue on the mountains has not been organized as yet.

AIRCRAFT AVAILABLE AT THE RESCUE SEAPLANE BASES ON 3RD SEPTEMBER 1946

Vigna di Valle	3	Efficient	1
La Spezia	2	"	1
Elmas	4	"	2
Taranto	16	"	8
Brindisi	13	"	3
Venice	4	"	2

The following aircraft are available:

At the Urbe airfield	1	Baltimore	efficient
Linate Airfield	1	"	"
Lecce "	1	Fighter	"

and in case of need the aircraft of the Military Airforce can be made available.

81

THE DIRECTOR FOR THE RESCUE SERVICE

NOTE. Mountain rescue will be carried out by frontier guards and the Alpinist Association on request. Unfortunately communications are very bad in the mountainous areas but in case of emergency arrangements are made through local carabinieri, army and Air Force units to give informatio on missing aircraft as wide a distribution as possible

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

Centocelle li, 4/9/46

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'A.F.S.C.

ROMA

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot N° 754/CZ

11A

ZONA COPERTA DALLE UNITA'DI IDRO SOCCORSO

Sezione Idro Soccorso La Spezia:
Alto Tirreno compreso tra:
Ventimiglia
Capo Corso(Corsica)
Limite acque Territoriali Francesi sino al 42°N
Punta Ala (Costa Toscana)
Sezione Idro Soccorso Vigna di Valle:
Tirreno Centrale compreso tra:
Punta Ala
Incrocio limite acque Territoriali Francesi con 42°N
Limite acque territoriali Francesi sino a Capo Pertusato
Capo S. Vito (Sicilia)
Sezione Idro Soccorso Elmas
Zona compresa tra:
Capo Pertusato(Corsica)
41°20'N/7°30'E
39°N/7°30'E
37°20'N/11°30'E
Capo S.Vito (Sicilia)
Capo Pertusato(Corsica)
Sezione Idro Soccorso Taranto
Mare Ionio compreso tra:
Punta Melito
37°54'/19°20'E
39°40'N/19°20'E
40°20'E/18°55'E
Capo di S.Maria di Leuca
Sezione Idro Soccorso Brindisi
Capo S.Maria di Leuca
39°40'N/19°20'E
43°04'N/15°20'E
Ortona
Sezione Idro Soccorso Venezia
Mare Adriatico compreso tra:
Ortona
43°04'N/15°20'E
44°10'N/13°50'E
Grado

CENTRI COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO ITALIANI

Roma Centocelle
Milano Linate
Venezia Lido

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

ZONA COPERTA DALLE UNITA' DI IDRO SOCCORSO

Sezione Idro Soccorso La Spezia:
Alto Tirreno compreso tra:
Ventimiglia
Capo Corso(Corsica)
Limite acque Territoriali Francesi sino al 42°N
Punta Ala (Costa Toscana)

Sezione Idro Soccorso Vigna di Valle:
Tirreno Centrale compreso tra:
Punta Ala
Incrocio limite acque Territoriali Francesi con 42°N
Limite acque territoriali Francesi sino a Capo Pertusato
Capo S. Vito (Sicilia)

Sezione Idro Soccorso Elmas
Zona compresa tra:
Capo Pertusato(Corsica)
41°20'N/7°30'E
39°N/7°30'E
37°20'N/11°30'E
Capo S.Vito (Sicilia)
Capo Pertusato(Corsica)

Sezione Idro Soccorso Taranto
Mare Ionio compreso tra:
Punta Melito
37°54'/19°20'E
39°40'N/19°20'E
40°20'N/18°55'E
Capo di S.Maria di Leupa

Sezione Idro Soccorso Brindisi
Capo S.Maria di Leuca
39°40'N/19°20'E
43°04'N/15°20'E
Ortona

Sezione Idro Soccorso Venezia
Mare Adriatico compreso tra:
Ortona
43°04'N/15°20'E
44°10'N/13°50'E
Grado

CENTRI COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO ITALIANI

Roma Centocelle
Milano Linate
Venezia Lido
Brindisi
Elmas

617

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

MOTOSCAFI DA SOCCORSO

Non sono disponibili Motoscafi da Soccorso.

EQUIPAGGIAMENTO DISPONIBILE PER IL SOCCORSO PRESSO I REPARTI

Fumate galleggianti da 7'
Fumate galleggianti da circa 60'(Pochissimi esemplari a Vigna di Valle)
Battelli tipo Lindholmen n°1 ad Elmas
Battelini pneumatici di tipo Italiano:

DETTAGLI DI QUALUNQUE ALTRO MEZZO DI SOCCORSO E SQUADRE DI SOCCORSO TERRESTRI O MONTANE

Soccorso su terra viene assicurato mediante Stazione Carabinieri.
Comandi dell'Aeronautica Militare.
Reparti dell'Esercito.
Non organizzato ancora il soccorso in montagna.

VELIVOLI ESISTENTI PRESSO LE SEZIONI IDRO SOCCORSO AL 3/9/46

Vigna di Valle	n° 3	Efficenti	n°1
La Spezia	" 2	"	N°1
Elmas	" 4	"	n°2
Taranto	" 16	"	n°8
Brindisi	" 13	"	n°3
Venezia	" 4	"	n°2

Sono inoltre a disposizione :

Aeroporto Urbe	n°1	Baltimore	Efficente
Aeroporto Linate	n°1	"	"
Aeroporto Lecce	n°1	Caccia	"

ed in caso di necessità possono impiegarsi i velivoli dell'Aeronautica Militare.

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

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

10 A

FROM : RESEARCH AND RESCUE SERVICE

TO : THE LIAISON OFFICER OF A.F.S.C. F/LT. REID, ROME

DATE : 3RD SEPTEMBER, 1946

REF : 747/CI

RESCUE MISSIONS CARRIED OUT BY THE ITALIAN AIR FORCE

Following the request submitted by your AFSC we are forwarding the data concerning the Rescue Missions carried out by the Research and Rescue Coordinating Centers during the month of August.

CENTOCELLE C.C.R.S. (Rome)

Date and hour:- 28th August, at 17,05 hrs.
Origin of report:- C.C.R.S. Elmas
Position: Route Elmas-Ciampino
Type of Unit or Command: DAKOTA TK50 QDDO
Research on land or on sea: Sea research
No. of personnel: 5 crew members
No. of rescued persons: None
Remarks: the researched aircraft had the ODBL nomenclature and the alarm was caused by a wrong report. The responsible person has been punished.

MILAN LINATE C.C.R.S.

Date and hrs: 22 Aug. 1946 08,55 hrs.
Origin of report: Turin Air Preisdium
Position: Casal Monferrato (Piedmont)
Type of Unit or Command: Italian aircraft
Research on sea or on land: reasearch on land
No. of personnel: 3 crew members;
No. of rescued persons: None
Remarks: the report of the Italian aircraft presumed crashed in the area of Casal Monferrato having on board the President of the Republic was handed to this Air Command of Turin by an unknown person who said to be a Carabiniere. The results of the researches were negative and the information was found untrue.

VENICE C.C.R.S.

N N

BRINDISI C.C.R.S.

Date and hrs: 2 Aug. 1946, 15,14 hrs.
Origin of the report: Command of the Brindisi Airfield
Position: Scalea (Calabria)
Type of Unit or Command: CantZ 50 of the Brindisi Seaplane Base;
Research on Sea or on Land; instructions were given for the research which however was not carried out because the R.T. Reports of the aircraft landed at Nocera Torinese for lack and loss of fuel were intercepted.

815

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

Following the request submitted by your AFSO we are forwarding the data concerning the Rescue Missions carried out by the Research and Rescue Coordinating Centers during the month of August.

CENTOCELLE C.C.R.S. (Rome)

Date and hour:- 28th August, at 17,05 hrs.
Origin of report:- C.C.R.S. Elmas
Position: Route Elmas-Ciampino
Type of Unit or Command: DAKOTA TK50 ODDO
Research on land or on sea: Sea research
No. of personnel: 5 crew members
No. of rescued persons: None
Remarks: the researched aircraft had the ODBL nomenclature and the alarm was caused by a wrong report. The responsible person has been punished.

MILAN LINATE C.C.R.S.

Date and hrs: 22 Aug. 1946 08,55 hrs.
Origin of report: Turin Air Preisdium
Position: Casal Monferrato (Piedmont)
Type of Unit or Command: Italian aircraft
Research on sea or on land: reasearch on land
No. of personnel: 3 crew members;
No. of rescued persons: None
Remarks: the report of the Italian aircraft presumed crashed in the area of Casal Monferrato having on board the President of the Republic was handed to this Air Command of Turin by an unknown person who said to be a Carabiniere. The results of the researches were negative and the information was found untrue.

VENICE C.C.R.S.

N N

BRINDISI C.C.R.S.

Date and hrs: 2 Aug. 1946, 15,14 hrs.
Origin of the report: Command of the Brindisi Airfield
Position: Scalea (Calabria)
Type of Unit or Command: CantZ 50 of the Brindisi Seaplane Base;
Research on Sea or on Land; instructions were given for the research which however was not carried out because the R.T. Reports of the aircraft landed at Nocera Torinese for lack and loss of fuel were intercepted.
Remarks: Connection with the crashed aircraft was maintained with the intervantion of the R.T. Stations of Centocelle, Brindisi, Palermo and Catania.
The aircraft was towed to the Vibo valentia with the collaboration of the Tugboats of the Italian Military Navy.
The collaboration of the Navy during the operations was highly efficient and worthy of mention.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE

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

Cen' celle li 3/9/46

SE[illegible]IO RICERCA E SC[illegible]CORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'A.F.S.C.

F/LT REID

R O M A

Prot.n° 747/C1...

Oggetto:Missioni reali di soccorso effettuate dall'Aviazione Italiana.;

A RICHIESTA DELL'A.F.S.C.,si trasmettono i dati relativi alle missioni reali di Soccorso effettuate dai Centri di Coordinamento Ricerca e Soccorso nel mese di Agosto.c.s

C.C.R. S. CENTOCELLE (Roma)

Data ed ora - 28/8/46 Ore 17,05

Origine della segnalazione:C.C.R.S. Elmas

Posizione : Rotta Elmas -Ciampino

Tipo del Reparto o Comando:DAKOTA TK50 ODBO

Ricerca su mare o su terra:Ricerca su mare

Quantitativo del personale impiegato:n°5 componenti l'Equipaggio

Numero dei salvati: N N

Osservazioni:il velivolo cercato aveva il nominativo ODBL e l'errata segnalazione ha provocato l'allarme.E' stato punito il responsabile .

C.C.R.S. MILANO LINATE

Data ed ora:22/8/946 ore 08,55

Origine della segnalazione:Presidio Aeronautico Torino

Posizione:zona Casal Monferrato (Piemonte)

Tipo del Reparto o Comando:Velivolo Italiano

Ricerca su mare o su terra:ricerca su terra

Quantitativo del personale impiegato:n°3 componenti l'equipaggio

Numero dei salvati: N. N.

Osservazioni:la segnalazione relativa al velivolo Italiano presunto caduto nella zona di Casale Monferrato e con a bordo il Presidente della Repubblica è pervenuta al Presidio Aeronautico di Torino da uno sconosciuto che si è qualificato per Carabiniere. Le ricerche sono risultate negative e la notizia si è dimostrata infondata.

C.C.R.S. VENEZIA.

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

Oggetto:Missioni reali di soccorso effettuate dall'Aviazione Italiana.;

A RICHIESTA DELL'A.F.S.C.,si trasmettono i dati relativi alle missioni reali di Soccorso effettuate dai Centri di Coordinamento Ricerca e Soccorso nel mese di Agosto.c.a

C.C.R. S. CENTOCELLE (Roma)

Data ed ora - 28/8/46 Ore 17,05

Origine della segnalazione:C.C.R.S. Elmas

Posizione : Rotta Elmas -Ciampino

Tipo del Reparto o Comando:DAKOTA TK50 ODDO

Ricerca su mare o su terra:Ricerca su mare

Quantitativo del personale impiegato:n°5 componenti l'Equipaggio

Numero dei salvati: N N

Osservazioni:Il velivolo cercato aveva il nominativo ODBL e l'errata segnalazione ha provocato l'allarme.E' stato punito il responsabile .

C.C.R.S. MILANO LINATE

Data ed ora:22/8/946 ore 08,55

Origine della segnalazione:Presidio Aeronautico Torino

Posizione:zona Casal Monferrato (Piemonte)

Tipo del Reparto o Comando:Velivolo Italiano

Ricerca su mare o su terra:ricerca su terra

Quantitativo del personale impiegato:n°3 componenti l'equipaggio

Numero dei salvati: N. N.

Osservazioni:la segnalazione relativa al velivolo Italiano presunto caduto nella zona di Casale Monferrato e con a bordo il Presidente della Repubblica è pervenuta al Presidio Aeronautico di Torino da uno sconosciuto che si è qualificato per Carabiniere. Le ricerche sono risultate negative e la notizia si è dimostrata infondata.

C.C.R.S. VENEZIA.

N . N .

C.C.R.S. BRINDISI

Data ed ora:ore=2/8/46 ore 15,14

Origine della segnalazione:Comando Aeroporto Brindisi

Posizione:Scalea (Calabria)

/./.

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

/./.

Tipo del parto o Comar :CantZ 501 della Base Idrovolanti di Brindisi

Ricerca su Mase o su Terra:ricognizione su Mare ordinata ma non effettuata perchè intercettati i messaggi R.T. del velivolo ammarato a Nocera Torinese per perdita e fine carburante.

Osservazion:Il collegamento con il velivolo incidentato è stato mantenuto con l'intervento delle stazioni R.T. di Centocelle,Brindisi,Palermo e Catania.

Il velivolo è stato rimorchiato sino alla spiaggia di Vibo Valenzia con il concorso dei Rimorchiatori della Marina Militare Italiana.

L'operazione ~~www~~ ha fatto constatare la volenterasa collaborazione della Marina.

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

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle li 1/9/46

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
CON I .F.S.C. F/FT REID
ROMA

Prot. n° 741/e1

9A

Oggetto; Relazione sulle missioni di ricerca del B.17 6934 effettuata il giorno 1/9/46 dagli idro-soccorso di: Vigna di Valle, Elmas, La Spezia.-

Il giorno 31/8/46 l'American Station di Ciampino comunicava quanto segue: "Research B.17 6934 flight 395 departed Eschborn 0815Z 29/8 estimated Istres 1100/Z called Lyon 1000/Z Istres radio was out has received no word aircraft probably overflew Istres when no contacted with Casablanca 6/w Casablanca reported e.t;a.1730/Z aircraft net arrived Casablanca.

Il S;Tenente LAUREATI, quel giorno di servizio, impiantava il modulo ricerca velivolo, dal quale emergevano le seguenti notizie: Milano comunica Nil Venezia idem Cagliari idem Radiogoniometro Roma iden. Un Radio emergency a Malta è rimasto senza risposta.

Il 1/9/46 alle ore 10,35 il Capitano Reid ordina personalmente di effettuare ricerche nella zona di mare ad W della Sardegna, a NE della Corsica, a NE della Sardegna. Alle ore 10,40 ordiniamo all'Idro Gruppo V. di Valle ed al Centro di Milano (La Spezia) di preparare un Idro Soccorso pronto a partire a nostro seguente ordine. Con la nostra Radio intanto avvisiamo Elmas con uguali disposizioni.

Trasmettiamo quindi i relativi ordini di operazione come segue:

Ore 11,05 a Vigna di Valle : 0533/RV -SVH- effettuare ricerca zona seguente lasciare costa da Cerveteri(42°N 12°E) dirigendosi a 42°20'N e 9°50'E. Da questa posizione dirigersi 4Miglia a Sud e percorrere parallelamente precedente rotta fino a 12°E. Seguiranno ordini in volo. Collegamento R.T. su 6500 Kc/s.

Ore 11,15 A Milano per La Spezia 0534/RV -SVH dirigersi su 43°20'N e 9°40'E. Da questa posizione dirigersi su 42°30'N e 9°40'E. Percorrere quindi parallelamente ed Est con intervallo di 4Miglia fino alla costa 43° 10'N e 10°32'E. Continuare ricerca nel triangolo S.Vincenzo, Montecristo Civitavecchia. Collegamento R.T. 6500 Kc/s.

Ore 11,20 A Elmas 0535/RV -SVH. Velivolo si diriga isola S.Pietro 39°10'N e 8° 15'E. Da detto punto dirigersi fino a 41°N e 8°E. Da questo punto percorrere in senso inverso rotta parallela alla precedente con intervallo di 4 Miglia ad W fino a 39°10'N. Seguiranno ordini in volo. Collegamento su 6500 Kc/s.

Ore 11,23 Vigna di Valle comunica partenza Cant.Z.506 ASRO n°2 alle ore 11,17.

Ore 11,57 Trasmettiamo a Napoli per Brindisi un avviso alla Base Operazioni inglese (Col. CLIFT) di stare possibilmente pronti per ogni evenienza.

Ore 12,02 Elmas comunica che Cant.Z.506 ASRM partito alle ore 11,55. 012

Ore 12,12 Milano comunica che 506 ASRL1 è partito alle ore 12,00.

Ore 12,20 Trasmettiamo per Radio ad ASRO 2 : giunto a 12°E percorrere in senso inverso rotta precedente con intervallo di 4 Miglia Sud fino a 9° 50'E. Ripetere operazione precedente fino ad allineamento 9°40'E 41°40'N- 12°40'E 41°10'N.

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

Prot. n° 748/e1

ROMA

9A

Oggetto: Relazione sulle missioni di ricerca del B.17 6934 effettuata il giorno 1/9/46 dagli idro-soccorso di: Vigna di Valle, Elmas, La Spezia.-

Il giorno 31/8/46 l'American Station di Ciampino comunicava quanto segue: "Research B.17 6934 flight 395 departed Eschborn 0815Z 29/8 estimated Istres 1100/Z called Lyon 1000/Z Istres radio was out has received no word aircraft probably overflew Istres when no contacted with Casablanca c/w Casablanca reported e.t;a.1730/Z aircraft net arraived Casablanca.

Il S;Tenente LAUREATI, quel giorno di servizio, impiantava il modulo ricerca velivolo, dal quale emergevano le seguenti notizie: Milano comunica Nil Venezia idem Cagliari idem Radiogoniometro Roma idem. Un Radio emergency a Malta è rimasto senza risposta.

Il 1/9/46 alle ore 10,35 il Capitano Reid ordina personalmente di effettuare ricerche nella zona di mare ad W della Sardegna, a NE della Corsica, a NE della Sardegna. Alle ore 10,40 ordiniamo all'Idro Gruppo V. di Valle ed al Centro di Milano (La Spezia) di preparare un Idro Soccorso pronto a partire a nostro seguente ordine. Con la nostra Radio intanto avvisiamo Elmas con uguali disposizioni.

Trasmettiamo quindi i relativi ordini di operazione come segue:

Ore 11,05 a Vigna di Valle : 0533/RV -SVH- effettuare ricerca zona seguente lasciare costa da Cerveteri(42°N 12°E) dirigendosi a 42°20'N e 9°50'E. Da questa posizione dirigersi 4Miglia a Sud e percorrere parallelamente precedente rotta fino a 12°E. Seguiranno ordini in volo. Collegalento R.T. su 6500 Kc/s.

Ore 11,15 A Milano per La Spezia 0534/RV -SVH dirigersi su 43°20'N e 9°40'E. Da questa posizione dirigersi su 42°30'N e 9°40'E. Percorrere quindi parallelamente ed Est con intervallo di 4Miglia fino alla costa 43° 10'N e 10°32'E. Continuare ricerca nel triangolo S.Vincenzo, Montecristo Civitavecchia. Collegamento R.T. 6500 Kc/s.

Ore 11,20 A Elmas 0535/RV -SVH. Velivolo si diriga isola S.Pietro 39°10'N e 8° 15'E. Da detto punto dirigersi fino a 41°N e 8°E. Da questo punto percorrere in senso inverso rotta parallela alla precedente con intervallo di 4 Miglia ad W Fino a 39°10'N. Seguiranno ordini in volo. Collegamento su 6500 Kc/s.

Ore 11,23 Vigna di Valle comunica partenza Cant.Z.506 ASRO n°2 alle ore 11,17.

Ore 11,57 Trasmettiamo a Napoli per Brindisi un avviso alla Base Operazioni inglese (Col. CLIFT) di stare possibilmente pronti per ogni evenienza.

Ore 12,02 Elmas comunica che Cant.Z.506 ASRM partito alle ore 11,55. 012

Ore 12,12 Milano comunica che 506 ASRL1 è partito alle ore 12,00.

Ore 12,20 Trasmettiamo per Radio ad ASRO 2 :giunto a 12°E percorrere in senso inverso rotta precedente con intervallo di 4 Miglia Sud fino a 9° 50'E. Ripetere operazione precedente fino ad allineamento 9°40'E 41°40'N- 12°40'E 41°10'N.

Ore 13,05 ARSM comunica che non può più stare su 6500 Kc/s. e passa su 900m. Lo facciamo seguire dal nostro Radiogoniometro comunicandogli l'ultima

/././

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 748501/7

2101

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

Rotte: da 39°1?'N ppostarsi ancora di 4 Miglia ad W ripetendo parallela mente precedente percoso fino a 41°N.Rien are base percorrendo ancora da 4Miglia ad W precedente percorso.

Ore 13,20 Per Radio ad ASRO 2 Rastrellare fino ad ore consentite da vostra autonomia.

Ore 15,30 ASRO 2 Ammara a Vigna di Valle.

Ore 16;02 ASRM Ammara ad Elmas.

Ore 16,25 ASRL 1 ammara alla Spezia.

Anche Malta e ABO vengono informate delle operazioni di Ricerca in corso.Idem allo Stato Maggiore (Per esso al Colonnello CORSINI che trovasi a Vigna di Valle).

Elmas;Vigna di Valle e la Spezia tengono pronto un Idro di riserva nell'eventualità che le ricerche debbono prolungarsi oltre il limite di autonomia dei primi velivoli.Il collegamento R.T. è ottimo e le ricerche si svolgono in condizioni metereologiche faorevoli-solo alle ore 13,05 l'aereo di Elmas chiede di passare su Kc/s.333 perchè su 6500 non è favorevole il collegamento.Noi lo facciamo seguire dal nostro Radiogoniometro a mezzo del quale li passiamo anche un ordine.Si mantengono normalmente nella zona a ciascuno prescritta.Ogni 1/2 ora il Cap.REID telefona per tenersi al corrente delle operazioni in corso. Teniamo informata anche la ABO. Comunichiamo l'esito generale (Negativo) al Colonnello CORSINI,al Capitano REID alla ABO.Il Capitano REID dice di ritenere esaurite le ricerche del B17 che noi chiudiamo alle ore 17,07 .

L'Operatore R.T. di servizio,che ha seguito con encomiabile capacità tutto lo svolgimento della ricerca per circa cinque ore, ininterrottamente, è stato il Serg. Marconista LANDINI Giuseppe della Centrale.- Ottimo il servizio degli R.T. di bordo e l'ausilio del Rdg. locale.- La direzione della ricerca e coordinamento è stata assunta dal Cap. Pil. BARTALETTI Divo.- Pil.

Ha collaborato l'Ufficiale di servizio, s.Ten. MAGRATTI Aldo.-

Direttore dell'operazione
(Cap. Pil. BARTALETTI Divo)
Bartaletti

L'UFFICIALE DI SERV..
Alm. Magratti

Visto e osservazioni del Direttore
della CENTRALE SOCCORSO :

FROM : RESEARCH AND RESCUE SERVICE, CENTOCELLE

TO : LIAISON OFFICER OF THE A.F.S.C., FLT.REID, ROME

DATE : 1ST SEPTEMBER, 1946

REF : 748/CI

REPORT OF THE RESEARCH MISSIONS CARRIED OUT FOR BY THE B.17 6934 ON 1ST SEPTEMBER 1946 BY THE RESCUE SEAPLANES OF VIGNA DI VALLE, ELMAS, LA SPEZIA

On 31st August 1946 the Ciampino American Base communicated the following:-

"Research B.17 6934 flight 395 departed Eschborn 0815Z 29/8 estimated Istres 1100/Z called Lyon 1000/Z Istres radio was out has received no word aircraft probably overflew Istres when no contacted with Casablanca c/w Casablanca reported e.t.; a.1730/Z aircraft not arrived Casablanca.

2nd Lt. LAUREATI who was on duty that same day, made out the report of aircraft research pointing out the following information: Milan communicates:Nil Venice:idem; Cagliari;idem; Rome radiogoniometer: idem. An emergency radio in Malta has sent no reply.

On 1st September 1946 at 10,35 hrs Captain Reid personally gave instructions to carry out researches on the sea area West of Sardinia, NE of Corsica, NE of Sardinia. At 10,40 hrs we gave instructions to the Seaplane Group of Vigna di Valle and the Milan Center (La Spazia) to make available a Rescue Seaplane and keep it ready to take off following our further order. Meanwhile, we sent the same instructions to Elmas by means of our Radio.

We therefore send the instructions for operations as follows:

11.05 hrs at Vigna di Valle: 0533/RV-SVH researches will be carried out in the following area; take off from the Cerveteri Coast (42N12E) towards 42 20'N and 9 50'E. From this locality go 4 miles South and cover the preceding route on a parallela track to 12 E. Further instructions will be given during the flight. R.T. Connection on 65 Kilocycles.

11,15 hrs Milan for La Spazia 0534/RV-SVH go on 43 20'N and 9 40'E. Then go on 42 30'N and 9 40' E. Cover the route Eastward on a parallel track with an interval of 4 miles to the 43 10' N and 10 32' E coast. Carry on with the research in the S.Vincenzo,Montecristo, Civitavecchia triangle. R.T. 6500 Connection on Kc/s.

11,20 Hrs. at Elmas 0535/RV-SVH. Aircraft will go to the S. Pietro island 39 10' N and 8 15' E. From this point it will go to 41 N and 8 E. From this point cover in the opposite direction the route parallel to the preceding with an interval of 4 miles W to 39 10'N. Further instructions will be given during the flight. Connection on 6500 Kc/s.

11,23 hrs. Vigna di Valle communicates departure from Cant. Z 506 ASRO No. 2 at 11.17 hrs.

11,57 hrs. We forward to Naples for Brindisi a warning to the British Operations Base (Col. CLIFT) to be ready for any further instruction.

11,02 hrs Elmas communicates that [illegible]

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

REPORT OF THE RESEARCH MISSIONS CARRIED OUT FOR
BY THE B.176934 ON 1ST SEPTEMBER 1946 BY THE
RESCUE SEAPLANES OF VIGNA DI VALLE, ELMAS, LA SPEZIA

On 31st August 1946 the Ciampino American Base communicated the following:-
"Research B.17 6934 flight 395 departed Eschborn 0815Z 29/8 estimated Istres 1100/Z called Lyon 1000/Z Istres radio was out has received no word aircraft probably overflew Istres when no contacted with Casablanca c/w Casablanca reported e.t.; a.1730/Z aircraft not arrived Casablanca.

2nd Lt. LAUREATI who was on duty that same day, made out the report of aircraft research pointing out the following information: Milan communicates:Nil Venice:idem; Cagliari;idem; Rome radiogoniometer: idem. An emergency radio in Malta has sent no reply.

On 1st September 1946 at 10,35 hrs Captain Reid personally gave instructions to carry out researches on the sea area West of Sardinia, NE of Corsica, NE of Sardinia. At 10,40 hrs we gave instructions to the Seaplane Group of Vigna di Valle and the Milan Center (La Spazia) to make available a Rescue Seaplane and keep it ready to take off following our further order. Meanwhile we sent the same instructions to Elmas by means of our Radio.

We therefore send the instructions for operations as follows:
11.05 hrs at Vigna di Valle: 0533/RV-SVH researches will be carried out in the following area; take off from the Cerveteri Coast (42N12E) towards 42 20'N and 9 50'E. From this locality go 4 miles South and cover the preceding route on a parallels track to 12 E. Further instructions will be given during the flight. R.T. Connection on 65 Kilocycles.
11,15 hrs Milan for La Spazia 0534/RV-SVH go on 43 20'N and 9 40'E. Then go on 42 30'N and 9 40' E. Cover the route Eastward on a parallel track with an interval of 4 miles to the 43 10' N and 10 32' E coast. Carry on with the research in the S.Vincenzo,Montecristo, Civitavecchia triangle. R.T. 6500 Connection on Kc/s.
11,20 Hrs. at Elmas 0535/RV-SVH. Aircraft will go to the S. Pietro island 39 10' N and 8 15' E. From this point it will go to 41 N and 8 E. From this point cover in the opposite direction the route parallel to the preceding with an interval of 4 miles W to 39 10'N. Further instructions will be given during the flight. Connection on 6500 Kc/s.
11,23 hrs. Vigna di Valle communicates departure from Cant. Z 506 ASRO No. 2 at 11.17 hrs.
11,57 hrs. We forward to Naples for Brindisi a warning to the British Operations Base (Col. CLIFT) to be ready for any further instruction.
11,02 hrs Elmas communicate that Cant. Z 506 ASRM took off at 11,55 hrs.
11,12 hrs Milan communicate that 506 ASRL took off at 12,00 hrs.
12.20 We trasmit through Radio ato ASRO 2: when at 12 E cover the route in the opposite direction to the preceding route with an interval of 4 miles South to 9 50'E. The preceding operation will be repeated until the 9 40'E and 41 40' N - 12 40' E 41 10' N position have been reached.
13.05 ARSM communicates that it can no longer remain on 6500 Kcs, and moves to 900 m. We let our Radiogoniometer follow it communicating the last part; from 39 10' N it must move of 4 miles Westward covering on a parallel direction the same preceding route to 41N. Reach the base covering the same route W for 4 miles.
13.20 hrs. Through radio we communicate to ASRO to carry out researches for the time permitted by recent orders.

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

15,30 hrs. ASRO 2 lands at Vigna di Valle.
16,02 hrs. ASRM lands at Elmas.
16,25 hrs. ABRL lands at La Spezia.

Also Malta and ABO receive communication of the Research operations which are being carried out. Idem to the Stato Maggiore (through Col. Corsini(who is at Vigna di Valle).

Elmas, Vigna di Valle and La Spezia have ready a reserve seaplane in case the researches should be carried out beyond the limit consented to the first aircraft. The R.T connection is very efficient and the researches are being carried out in favorable weather conditions; only at 13,05 hrs the aircraft of Elmas requests to move on Ac/s 333 as the connection on the 6500 is not favorable. Our Radiogoniometer is sent to follow the aircraft and instructions are also sent. Communication is received from the aircraft that the researches, although having negative results, are carried out regularly in the area assigned to each aircraft. Every half hour Cap. REID requests information on the reasearches by phone. Information is also forwarded to the ABO.
The general results(negative) are reported to Col. Corsini, Capt. Reid and ABO. Capt. Reid reports that the research operations have been ~~satisfactorily~~ carried out ~~xxxxx~~ for the B17 and that they will be ended at 17,07 hrs.

The duty operator of the R.T. who has followed with praiseworthy ability the development of the researches for nearly five hrs. without interruption, was Sergeant Rdioman Giuseppe LANDINI of the Base. The service of the R.T. on board was very efficient and so was the local Radiogoniometer. Capt. Pil. BARTALETTI Divo directed all the research operations and the coordination work.

Lt. MAGNATTI Aldo gave his collaboration while on duty service.

THE DIRECTOR OF THE OPERATIONS

Further report awaited 2/9

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

Elmas, Vigna di Valle and La Spezia have ready a reserve Seaplane in case the researches should be carried out beyond the limit consented to the first aircraft. The R.T connection is very efficient and the researches are being carried out in favorable weather conditions; only at 13,05 hrs the aircraft of Elmas requests to move on kc/s 333 as the connection on the 6500 is not favorable. Our Radiogoniometer is sent to follow the aircraft and instructions are also sent. Communication is received from the aircraft that the researches, although having negative results, are carried out regularly in the area assigned to each aircraft. Every half hour Cap. REID requests information on the reaearches by phone. Information is also forwarded to the ABO.
The general results(negative) are reported to Col. Corsini, Capt. Reid and ABO. Capt. Reid reports that the research operations have been ~~satisfactorily~~ carried out for the B17 and that they will be ended at 17,07 hrs.

The duty operator of the R.T. who has followed with praiseworthy ability the development of the researches for nearly five hrs. without interruption, was Sergeant Rdioman Giuseppe LANDINI of the Base. The service of the R.T. on board was very efficient and so was the local Radiogoniometer. Capt. Pil. BARTALETTI Divo directed all the research operations and the coordination work.

Lt. MAGNATTI Aldo gave his collaboration while on duty service.

THE DIRECTOR OF THE OPERATIONS

Full report missing 2/9

809

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

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

LOOSE MINUTE

8A

AIRCRAFT SAFETY

MONTHLY AIR REPORT

August 1946

During August a new aircraft safety Centre was opened at Elmas and seems to be operating successfully.

In all, four operational trips were made but only one of these produced results, in assisting a Cant 501 seaplane which had forced-landed near the straits of Messina. Two aircraft were scrambled to search for a C 47 overdue between Elmas and Rome but it was found shortly afterwards that the missing aircraft had landed safely. On the 22nd August a practical joker with a rather perverted sense of humour originated a message that the Italian Presidential aircraft had crashed. This was disproved but not before a Baltimore from Milan Linate had flown a fruitless two hours search. It is believed that steps are being taken to prevent a recurrence originating from the same source.

Fifteen overdue actions were successfully undertaken during the period and it is felt that each month the Italian aircraft Safety Service is becoming more efficient.

F. REID F/LT.

Aircraft Safety Officer

808

From : Air Sea Rescue Service

To : Air Forces Sub-Commission

Date : 28th August 1946

Ref. : 765/C1

7B (x)

REPORT ON THE SEARCHES OF THE A/C DAKOTA O.D.D.D. TK 506

CARRIED OUT ON 28/8/46

L

1705 hrs : Elmas Air Sea Rescue Center requested on the 28th/8/46 whether the Dakota O.D.D.O., which had taken off from Elmas at 1145 hrs had reached Ciampino.

1710-1715 hrs : informations were requested to the American Base Operation and to the British Base operation at Ciampino which were unable to give any details.

1718 hrs : Elmas Air Sea Rescue Centre was requested to confirm the departure of O.D.D. which did not appeared to have landed. Elmas confirmed; searches were therefore started in Italian airfields. The searches in Italian and Allied airfields were fruitless. An alarm was therefore given at 1742 hrs to Elmas and Vigna di Valle Air Sea Rescue centers.

1756 hrs : Confirmation of the arrival of the O.D.D.O. was again requested to the BBO and Elmas confirmed that the a/c had taken off from that airfield for Ciampino. With regard to the above it is notified that it had to be pointed out to the BBO delegate that Elmas was Cagliari's airfield in Sardinia. He was also advised that rescue a/c were going to be sent. The BBO confirmed they had not received any news from on the departure of the a/c and having requested same informed that the British wireless station had not been in touch with the a/c. Also the D/F of local CAV notified to have not intercepted eventual communications of the ODDO on 33kc/s.

1800 hrs : In view of the coming dusk Col. Del Monte decided to let an rescue a/c take off from Elmas and one from Vigna di Valle to carry out the searches on the sea on the route Elmas-Ciampino. A maximum of the distances to be run was established so as to ensure that the a/c could be back to their bases before dusk.

1825 hrs: Elmas Air Sea Rescue Center notified registration Number TK 506 of the Dakota and requested to get information with that detail from the BBO at Ciampino. The latter informed that the arrival of the a/c had taken place at 1325 hrs and notified that its call sin was CDDL and not CDDO.

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

1705 hrs : Elmas Air Sea Rescue Center requested on the 28th/8/46 whether the Dakota C.D.D.C., which had taken off from Elmas at 1145 hrs had reached Ciampino.

1710-1715 hrs : informations were requested to the American Base operation and to the British Base operation at Ciampino which were unable to give any details.

1715 hrs : Elmas Air Sea Rescue Centre was requested to confirm the departure of C.D.D. which did not appeared to have landed . Elmas confirmed; searches were therefore started in Italian airfields. The searches in Italian and Allied airfields were fruitless. An alarm was therefore given at 1740 hrs to Elmas and Vigna di Valle Air Sea Rescue enters.

1756 hrs : Confirmation of the arrival of the C.D.D.C. was again requested to the BRO and Elmas confirmed that the a/c had taken off from that airfield for Ciampino. With regard to the above it is notified that it had to be pointed out to the BRO delegate that Elmas was Cagliari's airfield in Sardinia. He was also advised that rescue a/c were going to be sent. The BRO confirmed they had not received any news from on the departure of the a/c and having requested same informed that the British wireless station had not been in touch with the a/c. Also the D/F of local CAV notified to have not intercepted eventual communications of the ODDO on 33kc/s.

1800 hrs : In view of the coming dusk Col. Del Monte decided to let an rescue a/c take off from Elmas and one from Vigna di Valle to carry out the searches on the sea on the route Elmas-Ciampino. A maximum of the distances to be run was established so as to ensure that the a/c could be back to their bases before dusk.

1825 hrs: Elmas Air Sea Rescue Center notified registration Number MK 506 of the Dakota and requested to get information with that detail from the BRO at Ciampino. The latter informed that the arrival of the a/c had taken place at 1825 hrs and notified that its call sign was CDDL and not CDDC.

1829 hrs : After having instructed Elmas to suspend the rescue a/c to take off ; the hour of the arrival of the Dakota CDDL was notified.

1841 hrs : A contact was made with the a/c which left at 1820 hrs from Vigna di Valle and it was ordered to return to the Base.

Remarks : Elmas Air Sea Rescue Centre did not request to the flying control the ODDO call sign when it was requested to confirm the departure of the a/c because if Elmas had done that the mistake of the call sign should have appeared very clear. CD;

.../...

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

7 B (T)

The Air Sea Rescue Nucre must have asked only whether the Dakota had actually left-left for Ciampino.

2. Elmas Air Sea Rescue Centre, to excuse itself, informed that the registration number TK-COO had not been communicated officially to it Centre but had only been noticed by chance by Lt. Sills on the a/c on its departure but it had been mentioned before the rescue a/c had taken off.

3. The mistake on the notification of the call sign had sources from Capt. Lombri Colonseni stationed at the Air Sea Rescue Centre as interpreter. He was severally blamed.

4. The decision of using the rescue Seaplanes was taken by the undersigned owing to the following reasons :

a) No doubt could exist on the departure of the a/c and on its call sign which had been confirmed again by Elmas.

b) Lack of W T contact with the a/c could be attributed to damage of the installation.

c) There was no doubt about that the a/c did not land as the RS C had been repeatedly requested to interest itself in the matter. The RSC had also been advised that the a/c would take off for the search.

d) There was short time to carry out the searches on the sea as dusk was coming and if the matter was not fixed immediately the searches should have been posponed to the next day.

5. It is necessary that the details as to departures of foreign a/c be always completed with registration number of the a/c and all other details required for their identification (time and place of departure - destination-estimated time of arrival - name of the pilot) . These details are regularly received for that a/c not always for Allied ones and never for French a/c. It would be appreciated if the Air Forces Sub-Commission Liaison officer would interest himself in this matter.

The Director of the Air Sea
Rescue Service

(Col. Del Monte)

Translated by Marcello Vannutelli

(1)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 78501/7

undersigned owing to the following reasons :

a) No doubt could exist on the departure of the a/c and on its call sign which had been confirmed again by Elmas.

b) Lack of W T contact with the a/c could be attributed to damage of the installation.

c) There was no doubt about that the a/c did not land as the BB C had been repeatedly requested to interest itself in the matter. The BBC had also been advised that the a/c would take off for the search.

d) There was short time to carry out the searches on the sea as dusk was coming and if the matter was not fixed immediately the searches should have been postponed to the next day.

5. It is necessary that the details as to departures of foreign a/c be always completed with registration number of the a/c and all other details required for their identification (time and place of departure - destination-estimated time of arrival - name of the pilot) . These details are regularly received for that a/c not always for Allied ones and never for French a/c. It would be appreciated if the Air Forces Sub-Commission Liaison officer would interest himself in this matter.

The Director of the Air Sea
Rescue Service

(Col. Del Monte)

Translated by Marcella Vennutelli

R

Rolls from dow on Campino's pad
W/C Walker took off into

306

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

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

BEST COPY POSSIBLE

Centocelle li, 29/8/46

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
1° Reparto
R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/L. (REID)
R O M A

AL C.C.R.S.
E L M A S

Prot.n° 743/el....

Oggetto: Relazione sulle ricerche del velivolo DAKOTA O.D.D.D. TK 506 effettuate il giorno 28/8/46.-

Alle ore 1705 del 28/8/46 il C.C.R.S. di Elmas ha richiesto se il DAKOTA O.D.D.O.partito da Elmas alle 1155Z era giunto a Ciampino.

Alle ore 1710 alle 1715 richieste informazioni alla America Base Operation ed alla British Base Operation di Ciampino che rispondono negativamente.

Alle ore 1718 viene chiesto Al C.C.R.S. di Elmas di confermare la partenza che non risultava giunto.Elmas conferma per cui si inizia no le ricerche negli aeroporti Italiani.
Le ricerche negli aeroporti Italiani ed alleati risultano negative per cui,viene alle 1742 dato l'allarme alla Sezione velivoli soccorso di Elmas e Vigna di Valle.

Alle ore 1756 si richiedeva ancora alla BBO conferma del mancato arrivo del O.D.D.O. che Elmas confermava partito da quell'aeroporto per Ciampino. A tale proposito si segnala come si è dovuto precisare all'incaricato della BBO che Elmas era l'aeroporto di Cagliari in Sardegna.-Veniva anche avvertito che si stava per far uscire i velivoli di soccorso.La BBO confermava di non aver ricevuto notizie della partenza del velivolo e ri stane comunicava che stazione Radio Inglese non era stat in collegamento col velivolo.Anche il Radiogonometro de locale C.A.V. segnalava di non aver intercettato eventua comunicazioni dell'O.D.D.O. su Kc/s.333.

Alle ore 1800in cosiderazione del tramonto ormai prossimo ilColonnell MONTE decideva di far uscire un velivolo di soccorso da ed uno da Vigna di Valle per effettuare la ricerca in ma nella rotta Elmas - Ciampino -.Venivano stabilite le di massime da percorrere per assicurare il rientro dei ve alle basi prima del tramonto.

Alle ore 1825 il C.C.R.S.di Elmas comunica la matricola TK506del DA chiede di informarsi con tale elemento alla BBO di Questa comunica l'avvenuto arrivo alle ore 13,25 che il suo nominativo è OBBL e non ODDO.

Alle 18.29 ordinato ad Elmas di sospendere l'uscita del veliv

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 978501/1

Prot.n° ..../.....

ROMA

AL C.C.R.S.

ELMAS

Oggetto: Relazione sulle ricerche del velivolo DAKOTA O.D.D.O. TK 506 effettuate il giorno 28/8/46.-

Alle ore 1705 del 28/8/46 il C.C.R.S. di Elmas ha richiesto se il DAKOTA O.D.D.O.partito da Elmas alle 11$5Z era giunto a Ciampino.

Alle ore 1710 alle 1715 richieste informazioni alla America Base Operation ed alla British Base Operation di Ciampino che rispondono negativamente.

Alle ore 1718 viene chiesto Al C.C.R.S. di Elmas di confermare la partenza che non risultava giunto.Elmas conferma per cui si inizia no le ricerche negli aeroporti Italiani.
Le ricerche negli aeroporti Italiani ed alleati risultano negative per cui,viene alle 1742 dato l'allarme alla Sezione velivoli soccorso di Elmas e Vigna di Valle.

Alle ore 1756 si richiedeva ancora alla BBO conferma del mancato arrivo del O.D.D.O. che Elmas confermava partito da quell'aeroporto per Ciampino. A tale proposito si segnala come si è dovuto precisare all'incaricato della BBO che Elmas era l'aeroporto di Cagliari in Sardegna.-Veniva anche avvertito che si stava per far uscire i velivoli di soccorso.La BBO confermava di non aver ricevuto notizie della partenza del velivolo e ri stane comunicava che stazione Radio Inglese non era stat in collegamento col velivolo.Anche il Radiogonometro de locale C.A.V. segnalava di non aver intercettato eventu comunicazioni dell'O.D.D.O. su Kc/s.333.

Alle ore 1800in cosiderazione del tramonto ormai prossimo ilColonnell MONTE decideva di far uscire un velivolo di soccorso da ed uno da Vigna di Valle per effettuare la ricerca in ma nella rotta Elmas - Ciampino -.Venivano stabilite le di massime da percorrere per assicurare il rientro dei ve alle basi prima del tramonto.

Alle ore 1825 il C.C.R.S.di Elmas comunica la matricola TK506del DA chiede di informarsi con tale elemento alla BBO di Questa comunica l'avvenuto arrivo alle ore 13,25 (che il suo nominativo è ODBL e non ODDO.

Alle 18,29 ordinato ad Elmas di scspendere l'uscita del veliv so e si comunica l'ora di arrivo del DAKOTA ODBL.

Alle ore 18,41 viene stabilito il collegamento col velivolo parti ore 18,20 da VIGNA di VALLE e gli viene ordinato il r alla base.

L'UFFICIALE DI SER
F/to. (S.Ten. LAUREATI Ms

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

OSSERVAZIONI

1) Il C.C.R.S. di Elmas alle ore 1718 quando gli è stato chiesta la conferma della partenza del velivolo, citando il nominativo ODDO, non, haxxxxx proveduto a chiedere ciò al Flyng Control perchè se lo avesse fatto sarebbe venuto in chiaro l'errore del nominativo. Il xxxxxxxC.C.R.S. deve al massimo essersi, limitato a chiedere se il DAKOTA era effettivamente partito per Ciampino .
2) IlC.C.R.S. di Elmas a sua discolpa comunica che la matricola TK506 non gli èxx stata notificata ufficialmente ma é stata notata per caso dal Tenente SILLA sul velivolo all'atto della partenza e da questi citato prima di far partire il velivolo soccorso.
3) L'errore di segnalazione del nominativo risale al Cap.LAMBRI Colansani assegnato al C.C.R.S. in qualità di interprete. Si è provveduto ad un severo richiamo.
4) La decisione di far partire gli Idro soccorso è stata presa dal sottoscritto per i seguenti motivi.
   a) Nessun dubbio poteva esservi della partenza del velivolo e sul nominativo che era stato riconfermato da Elmas.
   b) La mancanza di collegamento R.T. con xxxxxxxxxxx il velivolo poteva attribuirsi ad avaria degli apparati.
   c) Nessun dubbio che il velivolo non fosse ERA giunto poichè la BBO era stata ripetutamente interessata in merito, anzi questa era stata avvisata che si sarebbero fatti uscire i velivoli per la ricerca.
   d) Poco tempo rimaneva per effettuare le ricerche in mare dato x l'approssimarsi del tramonto e se non veniva provveduto subito queste avrebbero dovuto essere inviate al giorno xxxxx successivo.
5) E' necessario che le notizie relative alle partenze dei velivoli xxxx stranieri siano sempre completate della matricola del velivolo e di tutti gli altri elementi atti alla loro identificazione (ora e luogo di partenza - destinazione -ora prevista di arrivo-e nome del pilota) Tali notizie giungono regolarmente per i velivoli italiani, non sempre per quelli alleati e mai per i velivoli Francesi . Si prega l'Ufficiale di Collegamento dell'AFSC A/C di interessarsi in riguardo.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO xxxxxxx x xxxxxxx
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

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

provveduto a chiedere ciò al Flyng Control perchè se lo avesse fatto sarebbe venuto in chiaro l'errore del nominativo. Il ~~MAGGIORE~~C.C.R.S.deve al massimo essersi,limitato a chiedere se il DAKOTA era effettivamente partito per Ciampino .

2) Il C.C.R.S. di Elmas a sua discolpa comunica che la matricola TK506 non gli ~~è~~ stata notificata ufficialmente ma é stata notata per caso dal Tenente ~~SILLA~~ sul velivolo all'atto della partenza e da questi citato prima di far partire il velivolo soccorso.

3) L'errore di segnalazione del nominativo risale al Cap.LAMBRI Colansani assegnato al C.C.R.S. in qualità di interprete.Si è provveduto ad un severo richiamo.

4) La decisione di far partire gli Idro soccorso è stata presa dal sottoscritto per i seguenti motivi.

   a) Nessun dubbio poteva esservi della partenza del velivolo e sul nominativo che era stato riconfermato da Elmas.
   b) La mancanza di collegamento R.T. con ~~l'apparecchio~~ il velivolo poteva attribuirsi ad avaria degli apparati.
   c) Nessun dubbio che il velivolo non ~~fosse~~ ERA giunto poichè la BRC era stata ripetutamente interessata in merito,anzi questa era stata avvisata che si sarebbero fatti uscire i velivoli per la ricerca.
   d) Poco tempo rimaneva per effettuare le ricerche in mare dato ~~x~~ l'approssimarsi del tramonto e se non veniva provveduto subito queste avrebbero dovuto essere inviate al giorno ~~dopo~~ successivo.

5) E' necessario che le notizie relative alle partense dei velivoli ~~stranieri~~ stranieri siano sempre completate della matricola del velivolo e di tutti gli altri elementi atti alla loro identificazione (ora e luogo di partenza - destinazione -ora prevista di arrivo-e nome del pilota) Tali notizie giungono regolarmente per i velivoli italiani,non sempre per quelli alleati e mai per i velivoli Francesi . Si prega l'Ufficiale di Collegamento dell'AFSC A/C di interessarsi in riguardo.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO medico e SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

804

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

MOD. R. N. V.

7A

SERVIZIO SOCCORSO

(1) CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO R O M A

MODULO RICHIESTA NOTIZIE VELIVOLO

Segnalato da C.C.R.S. CAGLIARI alle ore 17,05 del giorno 28/8/46

Tipo DAKOTA Matricola TK 506 N. di volo

Nominativo R. T. ODBL Radiofonico

Pilota Base ELMAS

Partito da ELMAS alle ore 11,45/Z

Destinazione CIAMPINO ora prevista atterraggio

Notizie supplementari

Trovato a CIAMPINO alle ore 18,29

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

Segnalato da C.C.R.S. CAGLIARI alle ore 17,05 del giorno 28/8/46

Tipo DAKOTA Matricola TK 506 N. di volo

Nominativo R. T. ODBL Radiofonico

Pilota Base ELMAS

Partito da ELMAS alle ore 1 1,45/Z

Destinazione CIAMPINO ora prevista atterraggio

Notizie supplementari

Trovato a CIAMPINO alle ore 18,29

comunicato esito ricerche a CAGLIARI ore

a ore

a ore 80?

Data 28/8/46

Firma dell'Ufficiale di Servizio

S.Ten. LAUREATI Mario

(1) Timbro dell'Ente compilatore.

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

RICHIESTE NOTIZIE

ORA della richiesta	ENTE CUI LA RICHIESTA È DIRETTA E SUNTO DELLA STESSA	ORA della risposta	*ESITO DELLA RICHIESTA*
17,10	Chiesto ad ABO se aereo est giunto	17,12	Nil
17,15	" " BBO " " " "	17,16	"
17,18	Chiesto a Cagliari conferma partenza aereo per Ciampino	17,20	Cagliari conferma
17,24	Chiesto ad Capodichino e Pomigliano notizie aereo	17,29	Nil
17,30	Chiesto a Brindisi di domandare a Foggia.		
17,39	Sollecitato Brindisi per avere risposta da Foggia.		
17,42	Comunicato a Vigna di Valle di tener pronto aereo per eventuale ordine di partenza		
17,45	Comunicato quanto sopra ad Elmas.		
17,50	Chiesto notizie Milano per Pisa.	17,55	Pisa comunica Nil.
17,56	Chiesto ad BBO ulteriore conferma mancato arrivo ODDO perchè stiamo per far uscire velivoli soccorso.		
18,00	Inviato fonogramma at Vigna di Valle con ordine di partenza velivolo soccorso per ricerca velivolo DAKOTA ODDO su rotta Cagliari Ciampino per un percorso di 150 Km.da Ostia.		
18,20	Aereo decolla da Vigna di Valle		
18,25	Cagliari comunica di chiedere a Ciampino se è giunto aereo TK506		
18,26	Chiesto a Ciampino quando sopra	18,28	Ciampino risponde aereo est giunto ore 13,25e che nominativo Radio est ODBL et non ODDO-
18,29	Comunicato a Cagliari di sospendere partenza Idrosoccorso e che aereo est giunto		
18,40	Effettuato collegamento con aereo Soccorso V.di Valle Nr.ASRO	18,35	Foggia comunica Nil.

Osservazioni :

18,41 Ordinato aereo di rientrare alla base.

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

17,18	Chiesto a Caglieri conferma partenza aereo per Ciampino	17,20	Cagliari conferma
17,24	Chiesto ad Capodichino e Pomigliano notizie aereo	17,29	Nil
17,30	Chiesto a Brindisi di domandare a Foggia.		
17,39	Sollecitato Brindisi per avere risposta da Foggia.		
17,42	Comunicato a Vigna di Valle di tener pronto aereo per eventuale ordine di partenza		
17,45	Comunicato quanto sopra ad Elmas.		
17,50	Chiesto notizie Milaro per Pisa.	17,55	Pisa comunica Nil.
17,56	Chiesto ad BBO ulteriore conferma mancato arrivo ODDO perchè stiamo per far uscire velivoli soccorso.		
18,00	Inviato fonogramma at Vigna di Valle con ordine di partenza velivolo soccorso per ricerca velivolo DAKOTA ODDO su rotta Cagliari Ciampino per un percorso di 150 Km.da Ostia.		
18,20	Aereo decolla da Vigna di Valle		
18,25	Cagliari comunica di chiedere a Ciampino se è giunto aereo TK506		
18,26	Chiesto a Ciampino quanto sopra	18,28	Ciampino risponde aereo est giunto ore 13,25e che nominativo Radio est ODBL et non ODDO-
18,29	Comunicato a Cagliari di sospendere partenza Idrosoccorso e che aereo est giunto		
		18,35	Foggia comunica Nil.
18,40	Effettuato collegamento con aereo Soccorso V.di Valle Mr.ASRO		

Osservazioni :

18,41 Ordinato aereo di rientrare alla base.

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

Min. Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-043 (136) C - b. 150 da f. 100)

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

AIR 7554
H/6201
6A

1 OF 1 MMXK NR T397/28 IMPORTANT

FROM AHQI 282037B

TO AFSC ROME

A0994 . AUGUST 28 UNCLASS (.) IT IS REQUESTED THAT (.) ONE (.) A FULL REPORT OF ALL ASR AND SEARCH ACTION CARRIED OUT BY I.A.F. UNITS UNDER CONTROL OF I.A.F. C.A.V. ROME (CENTO CELLE) BE FORWARDED THIS HQ MONTHLY ON FIRST DAY OF EACH MONTH GIVING FOLLOWING DETAILS (.) A (.) DATE AND TIME (.) B (.) SOURCE OF REPORT (.) C (.) POSITION (.) D (.) TYPE OF AIRCRAFT SQUADRON AND COMMAND (.) E (.) SEA OR LAND SEARCH (.) F (.) AIR SEARCH (.) G (.) NO. OF PERSONNEL INVOLVED (.) H (.) NO. RESCUED (.) I (.) REMARKS (.) REPORT FOR AUGUST REQUIRED (.) TWO (.) THE FOLLOWING INFORMATION DESPATCHED AS SOON AS POSSIBLE (.) A (.) AREA COVERED BY EACH UNIT (.) B (.) RESCUE CONTROL CENTRES (.) C (.) MARINE CRAFT AVAILABLE FOR ASR (IF ANY) GIVING TYPE AND DISPOSITION (.) D (.) RZZZZZZ RESCUE R// EQUIPMENT AVAILABLE TYPE AIRBORNE LIFEBOATS LIFEBOAT GEAR SUPPLY DROPPERS (.) E (.) DETAILS OF ANY OTHER RESCUE FACILITY IE LAND RESCUE TEAMS MOUNTAIN RESCUE ETC(.)

THREE (.) DISPOSITION OF ASR UNITS (I.A.F. SEAPLANE WING) AND STRENGTH AND SERVICEABILITY OF EACH UNIT BE NOTIFIED TO THIS HQ WEEKLY (.)

PLEASE TREAT AS URGENT AND IMPORTANT AS INFORMATION REQUIRED BY HIGHER AUTHORITY BY SEPTEMBER 5TH (.)

BT 282037B

SENT CFC 83 KKKK

RD T397 1313/29 MYERS. K.

Acknowledged 1 Wing
on 3/9 Rec 8/2

~~Rec'd by D/R 1225 31/9~~
1105 2/9 xxo 1030 3/9 rec'd by Wng. Keplin 802

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

From : Directorate of Air Sea Rescue Service

To : AFSC, AC, Rome

Date : 27th August 1946

REPORT ON THE AIR SEA RESCUE SERVICE
CARRIED OUT ON 26/8/46

We are forwarding the above mentioned report and we should like to point out that :

The departure air route of the 37 ZV a/c, which took off at 1030 hrs, was given by Vigna di Valle to the Italian Air Ministry for onward transmission to CAV at 1405 hrs and which was received at 1430 hrs.

Vigna di Valle transmitted regularly with the same system bulletins exception made for the 1145 hrs one, which did not reach the CAV., therefore the delay in the transmission of the air route. is not justified.

Owing to the interruption of the telephone circuits between Vigna di Valle airport and Rome, the link was ensured by the Ministry. But also this link at a certain moment was unserviceable.

The link Centocelle Vigna di Valle through IUCA did not work.

2122

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

Centocelle, 27th August 1946

Directorate of air sea rescue service

5b (t)

REPORT ON AIR SEA RESCUE SERVICE CARRIED OUT
ON 26TH AUGUST 1946

At 1200 hrs we received through Rome CAV a SVH transmitted by the seaplane Cant Z 506. 37 ZV, which left Vigna di Valle at 1030 hrs and was proceeding to Genoa :
"Well moored. Proceeding to Rosignano due to damage caused to the left wing. Wait for our telephone call. (sgd) Capt. Andreotti.
1205 hrs : We immediately transmitted to Vigna di Valle the above message through the Ministry's wireless as the direct telephone lines were unserviceable. We informed Milan to keep contact with la Spezia so as to receive eventual communications from Rosignano and in case of emergency to give assistance for the air sea rescue service.
1228 hrs ; 1246 hrs : Also Taranto, Palermo and Catania intercepted the message of 37 ZV, that they re-transmitted to us. Also Elmas intercepted and asked (in case of wireless appointment; 1305 hrs) whether their help is necessary. We replied that it was not.
1245 hrs : The 37 ZV transmitted :
"Well moored - It is not possible to proceed owing to the damage we have already communicated. Will you give instructions as to whether passengers are to proceed . (Sgd) Capt. Andreotti."
1250 hrs : We transmitted the message to Vigna di Valle.
1256 hrs : Vigna di Valle communicated the following : -
With reference to your message you are informed that another a/c will take off at 1400 hrs from ILW (Vigna di Valle) so as to reach the place where the passengers are and pick them up to make them proceed successively. (sgd) Lt.Col.Riselli
1545 hrs : Vigna di Valle informed that the 2nd seaplane was not able to leave due to rough sea. It was suggested to the Crew Chief to let the passengers proceed to Genoa with a bus supplied by the Livorno Garrison.

The Duty Officer
Capt. Bertaleti

800

5A

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 27 Agosto 1946

N. di prot.

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
ROMA
AL MINISTERO AERONAUTICA
Direzione Comunicazioni
ROMA
W/C REID UFFICIALE DI COLLEGAMENTO CON L'A.F.S.C.
ROMA

OGGETTO: Relazione sul servizio soccorso effettuato 26/8/46.-

Si trasmette la relazione in oggetto facendo presente che;

- la rotta aerea di partenza del velivolo 37 ZV.avvenuta alle ore 10,30 è stata data da Vigna di Valle al Ministero Aeronautica per l'inoltro alla C.A.V. alle ore 14,25 ed è giunta a destinazione alle 14,30.

- Vigna di Valle ha trasmesso regolarmente con lo stesso mezzo : bollettini ad eccezione di quello delle ore 11,45 che non è pervenuto alla C.A.V.-per cui non è giustificato il ritardo nella trasmissione della rotta aerea.

- A causa della interruzione dei circuiti telefonici tra l'Aeroporto di Vigna di Valle e Roma, il collegamento è rimasto assicurato tramite Ministero. Anche detto collegamento ad un certo momento è andato in avaria .

Il collegamento Centocelle Vigna di Valle a mezzo INCA non ha funzionato.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. [illegible])

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

W/C REID UFFICIALE DI COLLEGAMENTO CON L'A.F.S.C.

ROMA

OGGETTO: Relazione sul servizio soccorso effettuato 26/8/46.-

Si trasmette la relazione in oggetto facendo presente che;

- la rotta aerea di partenza del velivolo 37 ZV. avvenuta alle ore 10,30 è stata data da Vigna di Valle al Ministero Aeronautica per l'inoltro alla C.A.V. alle ore 14,25 ed è giunta a destinazione alle 14,30.
- Vigna di Valle ha trasmesso regolarmente con lo stesso mezzo : bollettini ad eccezione di quello delle ore 11,45 che non è pervenuto alla C.A.V.-per cui non è giustificato il ritardo nella trasmissione della rotta aerea.
- A causa della interruzione dei circuiti telefonici tra l'Aeroporto di Vigna di Valle e Roma, il collegamento è rimasto assicurato tramite Ministero. Anche detto collegamento ad un certo momento è andato in avaria .

Il collegamento Centocelle Vigna di Valle a mezzo INCA non ha funzionato.

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

col Arturo

795

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

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle li 27 Agosto 1946

N. di prot.

OGGETTO: **Relazione sul servizio Soccorso effettuato il 26/8/46.-**

Alle ore 12 riceviamo a mezzo C.A.V. ROMA un S.V.H. emesso dall'Idro Cant.Z.506.37 ZV. partito da Vigna di Valle alle ore 1030 e diretto a Genova:

"AMMARRATO BENE-QTH VADA PRESSO ROSIGNANO PER AVARIA ALA SINISTRA/./ ATTENDETE NOSTRA TELEFONATA/./ FIRMATO CAP.ANDREOTTI.

Ore 1205.Provvediamo immediatamente a ritrasmettere a Vigna di Valle detta notizia a mezzo Radio del Ministero essendo la linea telefonica diretta avariata.Informiamo Milano che si tenga in collegamento con la Spezia per ricevere eventuali notizie da Rosignano e,nell'eventualità,intervenire nel soccorso.-

Ore 1228 et ore 1246 anche Taranto,Palermo e Catania intercettano la nota del 37 ZV.che ci ritrasmettono .-Anche Elmas intercetta e ci chiede (in occasione di un appuntamento Radio,Ore1305)se è necessario il loro ausilio.Rispondiamo negativamente.-

Ore 1245 Il 37 ZV.trasmette:
"AMMARRAGGIO BENE /./NON EST POSSIBILE PROSEGUIRE PER AVARIA GIA' COMUNICATA,DATE DISPOSIZIONI PROSEGUIMENTO PASSEGGERI/./CAP.ANDREOTTI."

Ore 1250 Trasmettiamo nota a Vigna di Valle.-

Ore 1256 Vigna di Valle comunica:
Rife nota comunicasi ore 14altro velivolo partirà ILW(Vigna di Valle) per recarsi luogo prelievo passeggeri per successivo proseguimento Genova.Ten.Col.RISALITI.

[illegible] ritengiamo assolto il nostro compito .

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

OGGETTO Relazione sul servizio Soccorso effettuato il 26/8/46.-

Alle ore 12 riceviamo a mezzo C.A.V. ROMA un S.V.H. emesso dall'I_
dro Cant.Z.506.37 ZV. partito da Vigna di Valle alle ore 1030 e diretto a Ge_
nova:
"AMMARRATO BENE-QTH VADA PRESSO ROSIGNANO PER AVARIA ALA SINISTRA/./ ATTEN_
DETE NOSTRA TELEFONATA/./ FIRMATO CAP.ANDREOTTI.
Ore 1205.Provvediamo immediatamente a ritrasmettere a Vigna di Valle detta
notizia a mezzo Radio del Ministero essendo la linea telefonica
dirette avariate.Informiamo Milano che si tenga in collegamento con
la Spezia per ricevere eventuali notizie da Rosignano e,nell'eventua_
lità,intervenire nel soccorso.-
Ore 1228 et ore 1246 anche Taranto,Palermo e Catania intercettano la nota
del 37 ZV.che ci ritrasmettono .-Anche Elmas intercetta e ci chiede
(in occasione di un appuntamento Radio,Ore1305)se è necessario il
loro ausilio.Rispondiamo negativamente.-
Ore 1245 Il 37 ZV.trasmette:
"AMMARRAGGIO BENE /./NON EST POSSIBILE PROSEGUIRE PER AVARIA GIA'
COMUNICATA,DATE DISPOSIZIONI PROSEGUIMENTO PASSEGGERI/./CAP.ANDREOT_
TI."
Ore 1250 Trasmettiamo nota a Vigna di Valle.-
Ore 1256 Vigna di Valle comunica:
Rife nota comunicasi ore 14altrò velivolo partirà ILW(Vigna di Valle)
per recarsi luogo prelievo passeggeri per successivo proseguimento
Genova.Ten.Col.RISALITI.
A questo punto riteniamo esaurito il nostro compito .
Ore 1545 Vigna di Valle comunica che il secondo Idro non est potuto partire
per sattive condizioni mare.Suggerisce al Capo Equipaggio di far pro_
seguire i passeggeri per Genova a mezzo di un autobus fornito dal
Presidio di Livorno.

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

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
Cap. Pil. Bartoli

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

2127

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

4A

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

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

Date: 30th August 1946.

Ref : AFSC/48/1/Air.

AIRCRAFT SAFETY CENTRE MILAN.

Reference is made to your letter AFSC/M/501/Sigs. The following information is forwarded for guidance of the Aircraft Safety Centre.

2. Reference Para. 1: It is hoped that a standby frequency solely for inter. ASC traffic will shortly be allocated to obviate delays caused by break down in telephone circuits.

3. Para. 2 is gratifying and it is hoped that in subsequent exercises, a similar keenness and efficiency will be shown.

4. It is thought that Liaison between a representative from your detachment and the Signals Officer at 3rd. ZAT should prevent reoccurrence of the fault mentioned in para. 3.

5. A conference between representatives of the Air Ministry and Ministry of Communications has been held and instructions on priorities to all Italian Operated exchanges will be forthcoming. It is suggested that the British L of C officer in Milan is contacted by F/O Reid with a view to establishing an Aircraft Safety Priority on Allied Military lines used by the A.S.C.

6. Sign Signals from any A.S.C. to Marseilles should be routed through Central A.S.C., Rome and it is requested that Milan A.S.C. are informed accordingly. There is no knowledge of the contact with Zurich mentioned in your letter at this H.Q. and it is suggested that, except in cases of dire emergency, it should not be used for Aircraft Safety matters except those directly concerning Switzerland.

7. The undersigned hoped to visit Milan in a week's time and any other questions of procedure can be discussed during that visit.

F. REID F/LT
AIR
for, DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

797

3A

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

TO :- Air Forces Sub-Commission, H.Q., A.C., Rome.
(attention Fl/Lt Reid).

DATE :- 23rd August 1946.

REF :- AFSC/M/501/Sigs.

C.A.V. SEARCH FOR REPORTED MISSING AIRCRAFT

Further to our telephone conversation of yesterday's date confirmation is given that the report of aircraft crashing at Casale Monferrato on 22 August 1946 was unfounded and that the search for this aircraft was called off at 12.10 hrs as soon as the facts were ascertained.

2. An official report on the incident is enclosed herewith and endeavours are being made to trace the originator of the alarm.

AIR FORCES SUB-COMMISS. MILAN ALLIED SUB-COMMISS.

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

796

Enclosure (1) IAF Letter 51/SP/0843/Coll 15 of 22/8/46.

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

REF :- AFSC/A/501/Sigs.

C.A.V. SEARCH FOR REPORTED MISSING AIRCRAFT

Further to our telephone conversation of yesterday's date confirmation is given that the report of aircraft crashing at Casale Monferrato on 22 August 1946 was unfounded and that the search for this aircraft was called off at 12.10 hrs as soon as the facts were ascertained.

2. An official report on the incident is enclosed herewith and endeavours are being made to trace the originator of the alarm.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

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

796

Enclosure (1) IAF Letter 51/SP/0343/Coll 15 of 22/8/46.

31/8

23/8 P104

48/1/A/R

795

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

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

From : Ist Z.A.T. Command.

To : A.F.S.C., Milan.

Date : 22nd August, 1946.

Ref : 51/S.P/0843/15.

PRESUMED FLYING ACCIDENT

We inform you that at the 0,4 hrs pf the 22nd inst a telephonic communication was received by the Aeronautical Garrison at Turin, notifying the crash of an aircraft in the zone of Casale Monferrato, occurred a few minutes before.

Immediately measures were taken in order to search the crashed aircraft and to render help to the flying personnel and passengers, and, in the same time, a Baltimore aircraft was flown to the scene in order to locate rapidly the crash.

The Italian Air Ministry was then informed of the fact, and asked for further informations. At 12,10 hrs they confirmed that no national aircraft were flying at that hour of the day on the above mentioned zone.

In the meantime both the Carabinieri Stations of the Zone and the Aeronautical Unit stationed at Casale informed us that the search had been unsuccessful.

As soon as it was ascertained that the alarm was unfounded, orders were issued to call off the search and to fly the searching aircraft back to its base.

The Commanding Officer,
(Gen. D.A. DRAGO C.)

translated by J. Bevacqua.

2131

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

3 B

A.3./

Milano, li 22 agosto 1946 104

Comando 1ª Z. A. T.

Al LA A. F. S. C.
(Tramite Ufficio Collegamento)

S E D E

Ufficio Comando

Prot. N. 51/S.P/08113/Gec.15 Alleg. — Risposta al foglio N. del

OGGETTO: Presunto incidente di volo.-

Si comunica, per doverosa conoscenza, che alle ore 0,40 del giorno 22 il Presidio Aeronautico di Torino ha ricevuto, da fonte privata, una comunicazione telefonica che segnalava la caduta di un velivolo nella zona di Casale Monferrato, che si sarebbe verificata pochi minuti prima.

Ricevuta tale segnalazione, si prendevano immediate misure per la ricerca del velivolo e per il soccorso al personale di volo ed agli eventuali passeggeri e contemporaneamente si richiedeva l'impiego di un velivolo tipo Baltimora, quì distaccato per particolare missione ordinata dal C.U.A., per la ricerca in volo, sulla zona, per ubicare rapidamente il luogo in cui presunto incidente si sarebbe verificato.

Contemporaneamente si richiedevano notizie presso il Ministero dell'Aeronautica al quale era stata estesa la segnalazione ricevuta.

Alle ore 12,10 il Ministero dava conferma che nessun velivolo nazionale era in volo nell'ora e nella località e nel giorno segnalato.

Nel frattempo anche le Stazioni dei Carabinieri della zona, immediatamente interessate, comunicavano che le ricerche non avevano dato alcun risultato.

Ciò veniva confermato anche dall'ente aeronautico di stanza a Casale.

Avuta la certezza di essersi trattato di segnalazione errata, sono stati impartiti gli ordini di cessare le ricerche e di rientro alla base del velivolo impiegato in esse.

IL COMANDANTE
(Gen.D.A. DRAGO Carlo)

2A

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

TO :- Air Forces Sub-Commission, H.Q., A.C., Rome.
(attention of FL/Lt Reid).

DATE :- 24th August 1946.

REF :- AFSC/M/501/Sigs.

AIRCRAFT SAFETY CENTRE ("C.A.V.") MILAN

Enclosed herewith for your information is the translation of a letter received from Captain Merli regarding the functioning of the Air Safety Centre at Milan.

2. Para(4) of this letter indicates that the Telephone Exchange personnel are still in ignorance of the fact that when aircraft safety is involved priority should be given, even if the caller be an IAF officer. It is thought that some directive on this point should be prepared and brought to the notice of telephone operators.

3. Para (5) points out the difficulty of speedy communication with Marseilles which can only be contacted by means of 2/hourly radio listening watch via Zurich. In this connection the IAF state that a direct line exists between Marseilles Safety Centre and the Italian-French border and ask whether steps could be taken to carry this line through to Milan.

4. Your comments would be appreciated.

ALLIED AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN

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

REF :- AFSC/M/501/Sigs.

AIRCRAFT SAFETY CENTRE ("C.A.V.") MILAN

Enclosed herewith for your information is the translation of a letter received from Captain Merli regarding the functioning of the Air Safety Centre at Milan.

2. Para(4) of this letter indicates that the Telephone Exchange personnel are still in ignorance of the fact that when aircraft safety is involved priority should be given, even if the caller be an IAF officer. It is thought that some directive on this point should be prepared and brought to the notice of telephone operators.

3. Para (5) points out the difficulty of speedy communication with Marseilles which can only be contacted by means of 2/hourly radio listening watch via Zurich. In this connection the IAF state that a direct line exists between Marseilles Safety Centre and the Italian-French border and ask whether steps could be taken to carry this line through to Milan.

4. Your comments would be appreciated.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

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

Enclosure (1) Letter ref 299/MIX dated 23/8/46.

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

2B

FROM :- Centro Soccorso Milano.

TO :- Air Forces Sub-Commission,Milan.

DATE :- 23/6/45.

REF :- 299/MI.

OBSERVATIONS BY THE O.C. AIR SAFETY CENTRE MILAN

The Air Rescue Mission carried out today has brought the following points to light :-

1) The extremely bad functioning of the telephone lines which, due to bad weather are not working normally.
2) The speedy take-off of the Baltimore and the very satisfactory results of radio communications on the aircraft safety frequency.
3) The scant attention paid by C.A.V. Milan to the operation of service 16, which for more than 2 hrs was not functioning.
4) The absence of intelligent collaboration on the part of the State Telephone Exchange of Rome Nomentana which was incapable of finding a means of connecting the direct line Milan-Rome with Centocelle until after 2 hrs insistance on the part of this centre and the Milan State Telephone Exchange.
5) The impossibility of a rapid connection between Milan and the aircraft Safety Centre at Marseilles the only extant connection being via Zurich by means. of radio appointments.The signal SVH addressed to Marseilles and Paris would not be passed to Zurich for further transmission until 14.00 hrs and up to midnight no reply had been received.
6) The inobservance by Milan Long Distance of the letter addressed ~~xx~~ by AHQ RAF Italy to all British Military organisation with regard to the passing on British military lines of telephone communications from C.A.V. and Aircraft Safety Centres.

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

OBSERVATIONS BY THE U.S. AIR SAFETY CENTRE MILAN.

The Air Rescue Mission carried out today has brought the following points to light :-

1) The extremely bad functioning of the telephone lines which, due to bad weather are not working normally.
2) The speedy take-off of the Baltimore and the very satisfactory results of radio communications on the aircraft safety frequency.
3) The scant attention paid by C.A.V. Milan to the operation of service 16, which for more than 2 hrs was not functioning.
4) The absence of intelligent collaboration on the part of the State Telephone Exchange of Rome Nomentana which was incapable of finding a means of connecting the direct line Milan-Rome with Centocelle until after 2 hrs insistance on the part of this centre and the Milan State Telephone Exchange.
5) The impossibility of a rapid connection between Milan and the aircraft Safety Centre at Marseilles the only extant connection being via Zurich by means. of radio appointments.The signal SVH addressed to Marseilles and Paris could not be passed to Zurich for further transmission until 14.00 hrs and up to midnight no reply had been received.
6) The inobservance by Milan Long Distance of the letter addressed ~~to~~ by AHQ RAF Italy to all British Military organisation with regard to the passing on British military lines of telephone communications from C.A.V. and Aircraft Safety Centres.

Captain Pil.MERLI Edgardo

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

From: Air Sea Rescue Service Centocelle.

To: Liaison Officer A.F.S.C., A.C., ROME.

Date: 25th August, 1946.

Ref: 694/C6.

1A
(1)

W/T. FREQUENCY FOR A DIRECT LINK BETWEEN ROME A.R.S. AND ELMAS A.R.C

We should like to point out the necessity of installing a direct W/T. link between Rome Air Rescue Center and Elmas Air Sea Rescue Centre so as to substitute, even if not entirely, the telephone link between Rome Air Sea Rescue Centre and Milan, Venice and Brindisi.

2. The above link is ensured during the day by the 16 service on 5955 kc/s. only for R.A. or S.V.H. messages as to details of aircfaft; for other communications only ODD messages (very urgent) can be transmitted on other services which are very busy. It is pointed out that the ODD messages exchanged between Rome Air Sea Rescue Service and Elmas take generally from 2 to 5-6 hrs. This is absolutely incompatible with the operational necessities of the Air Sea Rescue Service.

3. It is known that, either to direct Air Sea Rescue Centers' task in case of emergency or for the exchange of various news of an operational and organisation nature, it is necessary that the Air Sea Rescue Centers be able to communicate between them most rapidly and without too many links. The above link appears to be very efficient when carried out on the phone, good with direct WT link, mediocre or bad when ensured with various means and giving wrong priorities.

CONCLUSIONS

4. In view of the above we think necessary to ensure the communications between Rome and Elmas Air Sea Rescue Centers with a direct WT link on a frequency to be choosen between 4000 and 5000 kc/s. All the traffic in respect of the Air Sea Rescue Service should be carried out on this frequency helping thus the 16 service which is already far too engaged with the communications as to departures and arrivals of a/c.

5. The same service should be used for the link between Rome, Brindisi and Elmas Air Sea Rescue Centers and the future one at Catania, so as to ensure the smooth operational work of these Centers which have collateral operational areas and between which a permanent telephone link cannot be ensured in any case.

6. A similar link, on the same frequency, should be set up between Milan Air Sea Rescue Centre, Venice, Rome and Brindisi every time the telephone links, available at the moment, become unserviceable.

7. In the provisions laid down by the OPACI conference at Paris on the Air Sea Rescue Service the link between collateral Air Sea Rescue Centers is thought absolutely necessary,; therefore the necessity which had been already notified is included in those already foreseen.

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

so as to substitute, even if not entirely, the telephone link between Rome Air Sea Rescue Centre and Milan, Venice and Brindisi.

2. The above link is ensured during the day by the 16 service on 5955 kc/s. only for R.A. or S.V.H. messages as to details of aircfaft; for other communications only ODD messages (very urgent) can be transmitted on other services which are very busy. It is pointed out that the ODD messages exchanged between Rome Air Sea Rescue Service and Elmas take generally from 2 to 5-6 hrs. This is absolutely incompatible with the operational necessities of the Air Sea Rescue Service.

3. It is known that, either to direct Air Sea Rescue Centers' task in case of emergency or for the exchange of various news of an operational and organisation nature, it is necessary that the Air Sea Rescue Centers be able to communicate between them most rapidly and without too many links. The above link appears to be very efficient when carried out on the phone, good with direct WT link, mediocre or bad when ensured with various means and giving wrong priorities.

CONCLUSIONS

4. In view of the above we think necessary to ensure the communications between Rome and Elmas Air Sea Rescue Centers with a direct WT link on a frequency to be choosen between 4000 and 5000 kc/s. All the traffic in respect of the Air Sea Rescue Service should be carried out on this frequency helping thus the 16 service which is already far too engaged with the communications as to departures and arrivals of a/c.

5. The same service should be used for the link between Rome, Brindisi and Elmas Air Sea Rescue Centers and the future one at Catania, so as to ensure the smooth operational work of these Centers which have collateral operational areas and between which a permanent telephone link cannot be ensured in any case.

6. A similar link, on the same frequency, should be set up between Milan Air Sea Rescue Centre, Venice, Rome and Brindisi every time the telephone links, available at the moment, become unserviceable.

7. In the provisions laid down by the OPACI conference at Paris on the Air Sea Rescue Service the link between collateral Air Sea Rescue Centers is thought absolutely necessary,; therefore the necessity which had been already notified is included in those already foreseen.

8. As regards to the uncertain efficiency of the telephone links carried out for the Air Sea rescue Service, a memorandum is being forwarded on request of Signals Officer.

A.4Q. agreed to [illegible] Flash Signal
See Loose Minute 48/2[illegible]

(sgd) Col. Del Monte

Translated by Marcella Vannutelli

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

Cent[illegible]elle li 25/8/946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

1A

Prot;n°.694/C6

Oggetto: Frequenza R.T. per il collegamento diretto tra il Centro C.R.S. di Roma e il C.C.R.S. di Elmas.-

1) - Si segnala la necessità di stabilire un collegamento Radiotelegrafico diretto tra il C.C.R.S. di Roma e quello di Elmas per poter così sostituire, sia pure in modo non del tutto completo, il collegamento telefonico esistente invece tra il C.C.R.S. di Roma e quelli di Milano-Venezia e Brindisi.-

2) - Tale collegamento di giorno é assicurato con il servizio I6 su Kc/s. 5955 per i soli messaggi con qualifica R.A. od S.V.H. concernenti notizie relative a velivoli; per le altre comunicazioni é possibile solo la trasmissione di messaggi con qualifica al massimo ODD. (urgentissime) su altri servizi che sono molto impegnati. Si segnala che i messaggi ODD. scambiati tra C.C.R.S. Roma ed ELmas impiegano in genere tempi variabili da 2 a 5 - 6 ore;ciò é assolutamente incompatibile con le necessità operative del Servizio Ricerca e Soccorso.

3) - E' noto come, sia per indirizzare l'opera dei C.C.R.S. nei casi di urgenza, che per lo scambio di notizie varie di carattere operativo e funzionale, sia necessario che i C.C.R.S. possano comunicare con la massima rapidità tra di loro e senza troppi tramiti. Tale collegamento risulta ottimo quando sia attuato mediante telefono, buono mediante collegamento R.T. diretto, mediocre o cattivo quando assicurato con varii tramiti e con formule di precedenza inadatte.-

- CONCLUSIONI:-

4) - In vista di quanto su esposto si riterrebbe necessario assicurare le comunicazioni tra i C.C.R.S. di Roma ed Elmas con un collegamento R.T. diretto con una frequenza di lavoro da scegliere tra i 4000 e i 5000 Kc/s. Su tale frequenza dovrebbe essere svolto tutto il traffico relativo al Servizio Soccorso alleviando così anche il servizio 16 che é già fortemente impegnato per le comunicazioni relative alle partenze ed arrivi velivoli.-

5) - Lo stesso servizio dovrebbe effettuarsi per il collegamento tra C.C.R.S. di Roma, Brindisi ed Elmas con il futuro C.C.R.S. di

2138

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

Oggetto: Frequenza R.T. per il collegamento diretto tra il Centro C.R.S. di Roma e il C.C.R.S. di Elmas.-

1) - Si segnala la necessità di stabilire un collegamento Radiotelegrafico diretto tra il C.C.R.S. di Roma e quello di Elmas per poter così sostituire, sia pure in modo non del tutto completo, il collegamento telefonico esistente invece tra il C.C.R.S. di Roma e quelli di Milano-Venezia e Brindisi.-
2) - Tale collegamento di giorno é assicurato con il servizio I6 su Kc/s. 5955 per i soli messaggi con qualifica R.A. od S.V.H. concernenti notizie relative a velivoli; per le altre comunicazioni é possibile solo la trasmissione di messaggi con qualifica al massimo ODD. (urgentissimo) su altri servizi che sono molto impegnati. Si segnala che i messaggi ODD. scambiati tra C.C.R.S. Roma ed ELmas impiegano in genere tempi variabili da 2 a 5 - 6 ore; ciò é assolutamente incompatibile con le necessità operative del Servizio Ricerca e Soccorso.
3) - E' noto come, sia per indirizzare l'opera dei C.C.R.S. nei casi di urgenza, che per lo scambio di notizie varie di carattere operativo e funzionale, sia necessario che i C.C.R.S. possano comunicare con la massima rapidità tra di loro e senza troppi tramiti. Tale collegamento risulta ottimo quando sia attuato mediante telefono, buono mediante collegamento R.T. diretto, mediocre e cattivo quando assicurato con varii tramiti e con formule di precedenza inadatte.-

- CONCLUSIONI:-

4) - In vista di quanto su esposto si riterrebbe necessario assicurare le comunicazioni tra i C.C.R.S. di Roma ed Elmas con un collegamento R.T. diretto con una frequenza di lavoro da scegliere tra i 4000 e i 5000 Kc/s. Su tale frequenza dovrebbe essere svolto tutto il traffico relativo al Servizio Soccorso alleviando così anche il servizio 16 che é già fortemente impegnato per le comunicazioni relative alle partenze ed arrivi velivoli.-
5) - Lo stesso servizio dovrebbe effettuarsi per il collegamento tra C.C.R.S. di Roma, Brindisi ed Elmas con il futuro C.C.R.S. di [illegible]nia e ciò per assicurare l'armonico lavoro operativo di tali C[illegible] che hanno zone operative collaterali e tra i quali non può es[illegible] in ogni caso, assicurato un permanente collegamento telefoni[illegible]
6) - Analogo collegamento, sulla medesima frequenza, dovrebbe ess[illegible] vato tra il C.C.R.S. di Milano, Venezia; Roma e Brindisi og[illegible] volta si prendessero inefficienti i collegamenti telefonici ti.

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

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

7) - Nelle norme stabilite dalla conferenza OP. I di Parigi sul servizio ricerca e Soccorso, il collegamento tra C.C.R.S. collaterali è ritenuto indispensabile; pertanto la necessità segnalata rientra in quelle già previste.

8) - In merito alla precaria efficienza dei collegamenti telefonici attuati per il Servizio Soccorso, viene anche, a richiesta dello Ufficiale del Signal Office, trasmesso un promemoria a parte.-

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

Col. Dal Monte

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO CON L'A.F.S.C.
(a richiesta)

R O M A

e;p.c. AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Direzione Comunicazioni

R O M A

785

2141