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

ACC

10000/135/120

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

10000/135/120

AIR-SEA RESCUE, CORRESPONDENCE
JAN. 1946; NOV. 1946 -- JAN. 1947

2144

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

60 A

CENTRO STAMPA AERONAUTICA

L'AVIAZIONE

ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA - PALAZZO MARIGNOLI - VIA DEL CORSO, 184 - TEL. 62355

Prot. 1776 VIA DEL CORSO, 504 - ROMA - TELEF. 65635 Roma 11 gennaio 1947

Al Col. Grece
Commissione Alleata dell'Aria
Via Vittorio Veneto
R O M A

Caro Col. Grece,

ricevo questa mattina una lettera della sua segretaria Sig.na Anna Maria Conte con la quale, per per Suo incarico, mi rimette il rapporto sull'incidente dell'apparecchio americano "Dakota".

Mi affretto ad informarla che ho già pubblicato il rapporto che Lei gentilmente mi inviò il mese scorso.

Le rimetto due copie del giornale e sarò ben lieto di farLe avere i numeri che seguiranno.

La ringrazio e mi abbia cordialmente suo

(Guido Mattioli)

Guido Mattioli

1187 -

2145

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

MODULARIO
A - c. p. - 1247

N. 1247 catalogo R. A.
(N. 757 vecchio)

584

REGIA AERONAUTICA

FONOGRAMMA IN PARTENZA

Dal C.C.R.S. ROMA

al ABO CIAMPINO
E/C - F/O BOULT

Trasmesso

Addì 20/1/1947 ore

Ricevuto IMMEDIATE

N.

1734/C6 AEROSOCCORSO CENTOCELLE/./FROM 17/1 CIAMPINO RADIO RANGE CALL SIGNC N NORMALLY WORKING AN 236 KC/S IS OPERATING NOW ON KC/S 334 COVERING IN THIS WAY THE FREQUENCIES FROM KC/S 334 AND KC/S 336 USED BY THI INTERNATIONAL RADIO FAINDER SERVICE AND BY AIRCRAFTS' EMERGENCY CALLS/./IT SHOULD ~~BEN BE NECESSARY THAT CIAMPINO RADIO RANGE C.M. FOR HIS NORMAL ASSISTANCE SERVICE CHANGE THE FREQUENCY NOW IN USE~~/./KC/S328 OR KC/S 324 AIR. PHONED

/./C.C.R.S. ROMA

Ord. 65 - del 7-4-1942 XX - Tip. Vecchione - Blocchi 55.000

1177

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE, li 20/1/19..

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O BOUET
ROMA

Prot.N° 1490/C16

Oggetto: Efficienza velivoli Soccorso alla data del 20 GENNAIO 1947.-

BASE	N°	Efficienze	Ineffic.
BRINDISI	13	2	11
CADIMARE	2	=	2
CAGLIARI	4	3	1
TARANTO	16	10	6
VENEZIA	2	=	2
VIGNA DI VALLE	4	1	3

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto di LECCE 1 CACCIA efficiente
Aeroporto di LINATE 1 BALTIMORE efficiente
Aeroporto di GUIDONIA 1 BALTIMORE efficiente

IL DIRIGENTE
(Col. Pil. A.A.r.n. Calcagno)

CENTRO SOCCORSO E RICERCHE

1176

2141

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

57A
(1)

TRANSLATION

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE
UFFICIO COMANDO

Linate Milano 15 Gennaio 1947

Prot. 40/RS

Alla Settocommissione Alleata per
l'Aeronautica Militare
MILANO

Subject: Report on service defects from 1st to 15/1/1947

1) Rescue operations carriedUout during the a/m fortnight. N.N.

2) Exercises carried out during the a/m fortnight.

An exercise was carried out during the a/m fortnight on the 3 January with the Cadimare seaplane " 19 IS " which lasted from 10.27 to 11.15.
Total hours flown 2.05
By these practises we have noticed that Cadimare base keeps reporting the radio apparatus as being efficient even though the same does not function correctly.
The writer has often pointed out to the O.C. of said base the importance of the radio service for aircraft efficiency with not much result. In fact during the first practise the rescue seaplane has not been able to contact on medium waves any ground station; during the second practise, beside the above mentioned defect, we have noticed that the radio receiver was not working properly.
This aircraft (the only one remained at La Spezia) has also been unserviceable for several days owing to some trouble with the engines. Thus shows that, as already pointed out in my previous report, it is impossible to assure a good alert service for the North Tyrrenyum Zone.
Exercises have not been carried out with the Baltimore aircraft owing to the fog and snow on Linate Airfield.

3) Supply and materials.

Nothing has yet arrived at Linate of the material requested for the Baltimore aircraft. We especially need parachutes, containers, smoke floats and general supplies for dropping to aircraft which have landed on mountainous regions.

1175

2148

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

57 A
17

An assignment of fuel for the car of this Command has not been obtained and we shall not be in a position to accomplish our duties with the usual celerity owing also to the fact that other restrictions have been inforced by the Direzione Generale Aeronautica Militare.
We therefore beg to ask this A.F.S.C. to interest the proper Authorities so that this state of things should cease the soonest possible.

4) Centre Personnel.

Sufficient in number and fairly well trained.

5) Telephone Communications.

Interruptions have been more frequent owing to the bad weather. The Rome Line in particular has been out of order for a long time.
Nothing to report concerning the request of the direct line between this Centre and Venice. We ask this Command Authorities to intervene in order that the Ispettorato Telecomunicazioni of Aeronautica Militare Rome would bring to a solutinn within a short time this matter which has been taken up several months ago.
We wish to point out again that such circuit is absolutely necessary to ensure, when needed, a prompt alert service for aircraft directed to the Venice Region from the West. The lack of this circuit has been causing great difficulties in the organisation of the rescue service. We beg therefore to ask again this A.F.S.C. to intervene with the proper Authorities in Rome in order to make the Air Ministry take more interest in this important matter.

6) R.T. Communications.

Good results on 6500 Kcs. We are still awaiting the change of the 350/2 with the 350/2 on the seaplane Cant Z 506. We wish to point out again that it is no good for the Rescue Centre aircraft practising unless the radio installation works properly, as from it depends the good result of the work carried out. This change of the radio transmitters on board the Cant Z 506 has been requested for about 9 months. Mezzate short wave radiogoniometer does not work yet. The Allied specialists have not yet come back to complete the work.

1174

2149

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

TRANSLATION

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE
UFFICIO COMANDO

Linate Milano 15 Gennaio 1947

Prot. 49/RS

Alla Sottocommissione Alleata per
l'Aeronautica Militare
MILANO

Subject: Report on service defects from 1st to 15/1/1947

1) Rescue operations carried out during the a/m fortnight. N.N.

2) Exercises carried out during the a/m fortnight.

An exercise was carried out during the a/m fortnight on the 3 January with the Cadimare seaplane " 19 IS " which lasted from 10.27 to 11.15.
Total hours flown 2.05
By these practises we have noticed that Cadimare base keeps reporting the radio apparatus as being efficient even though the same does not function correctly.
The writer has often pointed out to the O.C. of said base the importance of the radio service for aircraft efficiency with not much result. In fact during the first practise the rescue seaplane has not been able to contact on medium waves any ground station; during the second practise, beside the above mentioned defect, we have noticed that the radio receiver was not working properly.
This aircraft (the only one remained at La Spezia) has also been unserviceable for several days owing to some trouble with the engines. This shows that, as already pointed out in my previous report, it is impossible to assure a good alert service for the North Tyrrenyum Zone.
Exercises have not been carried out with the Baltimore aircraft owing to the fog and snow on Linate Airfield.

3) Supply and materials.

Nothing has yet arrived at Linate of the material requested for the Baltimore aircraft. We especially need parachutes, containers, smoke floats and general supplies for dropping to aircraft which have landed on mountainous regions.

1127

2150

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

An assignment of fuel for the car of this Command has not been obtained and we shall not be in a position to accomplish our duties with the usual celerity owing also to the fact that other restrictions have been inforced by the Direzione Generale Aeronautica Militare.
We therefore beg to ask this A.F.S.C. to interest the proper Authorities so that this state of things should cease the soonest possible.

4) Centre Personnel.

Sufficient in number and fairly well trained.

5) Telephone Communications.

Interruptions have been more frequent owing to the bad weather. The Rome Line in particular has been out of order for a long time.
Nothing to report concerning the request of the direct line between this Centre and Venice. We ask this Command Authorities to intervene in order that the Ispettorato Telecomunicazioni of Aeronautica Militare Rome would bring to a solutinn within a short time this matter which has been taken up several months ago.
We wish to point out again that such circuit is absolutely necessary to ensure, when needed, a prompt alert service for aircraft directed to the Venice Region from the West. The lack of this circuit has been causing great difficuilties in the organisation of the rescue service. We beg therefore to ask again this A.F.S.C. to intervene with the proper Authorities in Rome in order to make the Air Ministry take more interest in this important matter.

6) R.T. Communications.

Good results on 6500 Kcs. We are still awaiting the change of the 350/2 with the 350/3 on the seaplane Cant Z 506. We wish to point out again that it is no good for the Rescue Centre aircraft practising unless the radio installation works properly, as from it depends the good result of the work carried out. This change of the radio transmitters on board the Cant Z 506 has been requested for about 9 months. Mezzate short wave radiogoniometer does not work yet. The Allied specialists have not yet come back to complete the work.

CENTRO [illegible]
AEROPORTO LINATE (Co)
UFFICIO COMANDO

Linate-Milano, li 15 Gennaio 1947

107A 57A

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED - COMMISSION
3002 MILAN 17/1

AL SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE

M I L A N O

Protocollo n°. 40/RS

OGGETTO: Relazione sulle esercitazioni del servizio dal 1° al 15/1/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON AEREI NELLA QUINDICINA: N. 0.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 13 Gennaio con l'idrosoccorso "1° JS" di Cadimare dalle ore 10,03 alle ore 11,20. Una il giorno 15 con l'idrosoccorso "1° JS" di Cadimare dalle ore 10,27 alle ore 11,15.

Totale ore di volo: 2h 05m

Da queste esercitazioni si è potuto rilevare come la base di Cadimare insista nel dare a questo Comando gli apparecchi efficienti anche quando l'apparato radio non è in condizioni di funzionare a dovere.
Lo scrivente ha più volte richiamato il comandante di detta idrorossa sull'importanza del fattore radio nell'efficienza dei velivoli, però a tutt'oggi il risultato è stato negativo.- Infatti nella prima esercitazione l'idrosoccorso non è stato in grado di collegarsi sulle onde medie con nessuna stazione a terra; nella seconda, invece, oltre al suddetto inconveniente, si è riscontrato l'imperfetto funzionamento del ricevitore di bordo.
Se a tutto ciò si aggiunge il fatto che tale apparecchio, unico rimasto a La Spezia, è stato inefficiente per vari giorni a causa di avarie ai motori, si possono maggiormente comprendere le giuste rimostranze fatte dallo scrivente nella relazione precedente per quanto concerne le precarie condizioni dei mezzi di soccorso aerei dell'Alto Tirreno che non sono in grado di assicurare un servizio di allarme in tale zona.
Per quanto riguarda i "Baltimore", non sono state fatte esercitazioni perchè le condizioni atmosferiche e in particolare la nebbia e la neve sul campo di Linate, non hanno permesso la partenza dei velivoli.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla è ancora giunto a Linate dell'attrezzatura di bordo per il soccorso dei velivoli "Baltimore". In particolare mancano: paracadute, contenitori, fumate e provviste in genere da lanciare ad eventuali aerei caduti in zone montane e lontane da centri abitati. L'assegnazione di carburante per l'autovettura di questo Centro non è stata effettuata e, date le restrizioni imposte dalla Direzione Generale dei Servizi dell'Aeronautica Militare, questo Comando fra breve si troverà nell'impossibilità di svolgere i propri compiti con la dovuta celerità.

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

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON AEREI NELLA GIURISDIZIONE: N. 5.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA GIURISDIZIONE: Una il giorno 3 corrente con l'idrosoccorso "4y 2S" di Cadimare dalle ore 10,03 alle ore 11,20.
Una il giorno 7 con l'idrosoccorso "4y 2S" di Cadimare dalle ore 10,27 alle ore 11,19.

Totale ore di volo: 2h 05m

Da queste esercitazioni si è potuto rilevare come la base di Cadimare insista nel dare a questo Comando gli apparecchi efficienti anche quando l'apparato radio non è in condizioni di funzionare a dovere.
Lo scrivente ha più volte richiamato il comandante di detta idrovolante sull'importanza del fattore radio nell'efficienza dei velivoli, però a tutt'oggi il risultato è stato negativo.- Infatti nella prima esercitazione l'idrosoccorso non è stato in grado di collegarsi sulle onde medie con nessuna stazione a terra, nella seconda, invece, oltre al succitato inconveniente, si è riscontrato l'imperfetto funzionamento del ricevitore di bordo.
Se a tutto ciò si aggiunge il fatto che tale apparecchio, unico rimasto a La Spezia, è stato inefficiente per vari giorni a causa di avarie ai motori, si possono maggiormente comprendere le giuste rimostranze fatte dallo scrivente nella relazione precedente per quanto concerne le precarie condizioni dei mezzi di soccorso aerei dell'alto Tirreno che non sono in grado di assicurare un servizio di allarme in tale zona.
Per quanto riguarda i "Baltimore", non sono state fatte esercitazioni perchè le condizioni atmosferiche e in particolare la nebbia e la neve sul campo di Linate, non hanno permesso la partenza dei velivoli.

3°) - ELEMENTI MEZZI E MATERIALI: Nulla è ancora giunto a Linate dell'attrezzatura di bordo per il soccorso dei velivoli "Baltimore". In particolare mancano: paracadute, contenitori, fumate e provviste in genere da lancio ed eventuali aerei caduti in zone montane e lontane da centri abitati.
L'assegnazione a carico corrente per l'autovettura di questo Centro non è stata effettuata e, date le restrizioni imposte dalla Direzione Generale dei Servizi dell'Aeronautica Militare, questo Comando fra breve si troverà nell'impossibilità di svolgere i propri compiti con la dovuta celerità.
Si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessare gli Enti centrali perchè questo stato di cose cessi al più presto.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero ed abbastanza addestrato.

5°) - COLLEGAMENTI TELEFONICI: Le interruzioni dei circuiti si sono accentuate per effetto della cattiva stagione. In particolare la linea di Roma è rimasta interrotta a lungo.
Nulla di nuovo per quanto riguarda la linea telefonica diretta fra questo Centro e quello di Venezia.- Lo scrivente chiede l'intervento di autorità di codesto Comando perchè l'Ispettorato Telecomunicazioni dell'Aeronautica Militare di Roma evada entro un termine brevissimo la pratica di cui sopra che si trascina da vari mesi.

1172

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

57A

Si rende noto che tale circuito è indispensabile per assicurare un tempestivo intervento dell'organizzazione del soccorso ogni qualvolta un aereo proveniente dall'Occidente si reca nei campi delle Venezie.
La mancanza di tale circuito da troppo tempo è stata causa di disservizi nella organizzazione nel soccorso, per cui si prega codesto Sottocomissione di far pressione presso chi di dovere onde eliminare quell'inerzia tanto nociva da parte degli organi aeronautici di Roma.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Buoni i risultati su 6500 kc.- Si è sempre in attesa del cambio delle 390/2 con le 390/ter sugli idrosoccorso Cant.Z.506.
E' inutile che i Comandi prendano le esercitazioni da parte dei Centri Soccorso e dalle Sezioni velivoli dipendenti, quando in partenza si sa che le esercitazioni, imperniate generalmente sulle apparecchiature radio, non daranno buon esito appunto perchè dette apparecchiature non sono idonee a soppertire ai compiti richiesti.
Sembra impossibile, ma questo cambio delle stazioni radio-trasmittenti di bordo dei Cant.Z.506 si trascina da oltre nove mesi.
Il radiogoniometro ad onde corte di bordate non funziona. Gli specialisti allertati non sono ancora giunti da Udine per riprendere il loro lavoro.-

IL CAPO C.U.R.S. DI MILANO
(Gen. B.A. Ulisse MONTI)

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

56A
(E)

From : Search and Rescue Liaison Centre Centocelle

To : General Staff Italian Air Force Rome
Air Ministry Rome
Liaison officer at the A.F.S.O.U. H/Q Built Rome

Date : 3rd January 1947

Ref. : 1670, Cal.

Subject: REPORT ON THE SEARCH OPERATIONS FOR A MOTOR FISHING SMACK WHICH TOOK PLACE BETWEEN PORTOFERRAIO AND LA MADDALENA OF THE 21ST - 22ND DECEMBER.

A27C

48/1/Air.

On the 5th December last at 21.00 hrs. this O.C.R.S. received a signal from C.C.R.S. Milan which announced that the Navy Command of La Spezia would have requested an air reconnaissance to locate a motor fishing smack which left Portoferraio on the 21st for La Maddalena and had not arrived.

At 22,45 hrs. the C.C.R.S. Milan signals orders for the operation No. 602/AI for seaplane base:

"Cedimare 601/AI/. for tomorrow 23th seaplane Cant Z 506 ready to take off to search for motor fishing vessel left Portoferraio 21st for La Maddalena/. Vessels should have followed the following safe route/. first point Lat. 42° 51' Long. 10° 30'. Second point 43° 11' - 10° 2?' Third point 42° 41' - 10° 15' Fourth point 42° 24' - 10° 05' Fifth point 42° 30' - 09° 55' Sixth point 41° 58' - 09° 43' Seventh point 41° 50' - 09° 25' Eigth point 41° 25' - 09° 17'./Execute a sweep on a strip of 10 miles either side of this route/. Radio contact on 6500 Kcs with IIJ/. Seaplane callsign ASHL/. Await executive command/. Capt. Merli/./"

At 22,55 hrs. the General Staff of the Navy asks this Centre, by telephone, for information on the situation.

At 22,50 hrs. this Centre Communicates the measures taken to the Navy General Staff.

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

Subject: REPORT ON THE SEARCH OPERATIONS FOR A SEAPLANE MISSING BACK FROM A FLIGHT WHICH TOOK PLACE BETWEEN PORTOFERRAIO AND LA MADDALENA ON THE 25TH DECEMBER 1940.

A270

46/c/Air.

On the 25th December last at 21.00 hrs. this C.C.R.S. received a signal from C.S.A.S. Milan which announced that the Navy Command of La Spezia would have requested an air reconnaissance to locate a motor fishing smack which left Portoferraio on the East for La Maddalena and had not arrived.

At 22,15 hrs. the C.S.A.S. Milan directs orders for the operation to be carried out, namely:

"Cadimare Sal/Sal./. For Tomorrow 26th /seaplane Dan. I 300 ready to take off to search for motor fishing vessel left Portoferraio East for La Maddalena/./ Vessels should have followed the following safe route/./ First point Lat. 42° 51' Long. 10° 30'. Second point 42° 41' - 10° 20' Third point 42° 41' - 10° 15' Fourth point 42° 34' - 10° 00' Fifth point 42° 30' - 09° 55' Sixth point 41° 50' - 09° 42' Seventh point 41° 38' - 09° 25' Eigth point 41° 25' - 09° 17'././Execute a sweep on a strip of 10 miles either side of this route/./ Radio contact on 3500 Kcs with IL/./ Seaplane collsion ASHI/./ Await executive command/./ Capt. Merli/./"

At 22,25 hrs. the General Staff of the Navy asks this Centre, by telephone, for information on the situation.

At 22,50 hrs. this Centre Communicates the measures taken to the Navy General Staff.

26TH DECEMBER

08,00 hrs. The Milan Rescue Centre signals the executive command, advised the evening before, to the Cadimare seaplane base thereby ensuring departure of the aircraft.

08,02 hrs. Transmitted to Air Sea Rescue Elmas following signal:
"Ready a seaplane for eventual search/./We will

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

give further details/./ C.C.R.S. Roma.

08,30 hrs — The Director of the Milan C.C.R.S. (Capt. Merli) signals that the Cadimare aircraft will have to delay it's take off as the right engine refuses to start.

08,05 hrs — Capt. Merli confirms once again the delay in take off due to the above mentioned reasons, and again begs to notice the necessity for Cadimare to possess two Cant. Z aircraft

08,35 " — The following advice signal is sent to C.C.R.S. Linea:
"0832/RV./ Air Sea Rescue./ Ready aircraft Cant Z for search for motor fishing vessel (two masts)left Portoferraio on the 31st for La Maddalena/./ La Spezia Navy have advised Air Sea Rescue -Ilan who have ordered departure of aircraft seaplane from Cadimare call sign ASNL/./ Make arrangements for listening watch on 3000 Kcs././ Requested you interest Cagliari prefect and get him to "request authority" from Oversea, navy and eventual search on east coast of Corsica/./route of safety that the motor fishing vessel should have followed is: first point Lat. 42° 51' Long. 10° 30' Second point 42° 41' - 10° 36' Third point 42° 41' - 10° 15' Fourth point 42° 38' - 10° 08' Fifth point 42° 30' - 09° 58' Sixth point 41° 58' - 09° 42' Seventh point 41° 50' - 09° 28' Eighth point 41° 55' - 09° 17'./Communicate eventual news././ Pertitas Major Zennaro."

08,28 " — Capt. Merli signals aircraft ASNL cannot take off because of engine failure.

08,30 " — Orders are issued to seaplane base at Vigna di Valle to send out the emergency aircraft: "0838/RV Air Sea Rescue/./ Take immediate arrangements for departure of seaplane Cant Z 506 to effect search for motor fishing vessel (Two masts) left Portoferraio 31st for La Maddalena/./route of safety that the motor fishing vessel should have followed is: first point Lat. 42° 51' Long. 10° 30' Second point 42° 41' - 10° 36' Third point 42° 41' - 10° 15'

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

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

215

with IRC on 6500 Kcs/./ Signal call sign of seaplane/./ C.C.D.S. Rome
(Received by Capt. Palmieri)

08,30 hrs. The General Staff (Capt. Vogret) is informed of the search for motor fishing vessel.

09,50 " The Navy General Staff Operations Office is informed of the non departure of the Cedimore seaplane because of engine failure and of consequent orders issued by the seaplane base of Vigna di Valle.

10,00 " Vigna di Valle (Lt Cesare) informs that the Unit G AN callsign ASRC took off at 5,30 hrs.

10,05 " IRC contacts ASRC

10,12 " Following signalled to ASRC:
"100523 Communicate time of arrival over point of departure of motor fishing vessel. Bulletin along the route and height of navigation."

10,15 " Names of the crew of ASRC are requested to Vigna di Valle.

10,25 " ASRC reports it is over Orbetello.

10,35 " ASRC reports it is near the Elba Island height 300 meters visibility 25 Km. clear sky, east wind/10 Km. sea calm.

10,40 " ASRC gives 1035 position "Flying over Elba Island"

10,55 " Following signalled to ASRC:
"105530 Transmit your position every 15 minutes while along the route of the search.

11,00 " ASRC signals 1055 position 09° 50' E. 43° 12' N.

11,14 " ASRC gives position 1110 hrs. 09° 32' E. 41° 56' N. Bulletin sea calm, visibility 30 Km. Clouds 2/10 height of cloud 1000 meters.

11,20 " ASRC signals receipt of following message:
"112023 Are you carrying out sweep 10 miles either side of route as ordered? From times

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

segment orders issued by the seaplane base at Vigna di Valle.

10,00 " Vigna di Valle (It Squate) informs that the Cant Z 501 callsign ASRO took off at 8,55 hrs.

10,05 " IIC contacts ASRO

10,10 " Following signalled to ASRO:
"102547 Communicate time of arrival over point of departure of motor fishing vessel. Bulletin along the route and height of navigation."

10,15 " Names of the crew of ASRO are requested to Vigna Di Valle.

10,35 " ASRO reports it is over Orbetello.

10,35 " ASRO reports it is near the Elba Island height 300 meters visibility 35 Km. clear sky, west wind/10 Km. sea calm.

10,40 " ASRO gives 1007 position "Flying over Elba Island"

10,50 " Following signalled to ASRO:
"105057 Transmit your position every 15 minutes while down the route of the search.

11,00 " ASRO signals 1055 position 09° 50' E. 42° 10' N.

11,14 " ASRO gives position 1110 hrs. 09° 52' E. 41° 22' N. Bulletin; sea calm, visibility 50 Km. Clouds 9/10 height of cloud 1000 meters.

11,29 " ASRO signals receipt of following message:
"112028 Are you carrying out sweep 10 miles either side of route as ordered? From times and positions it would appear that you are not Make more accurate observations - Confirm!

11,35 " ASRO signals 1125 his position 09° 40' E. 41° 00' N.

11,45 " ASRO signals 1140 his position 41° 22' N. 09° 52' E.

11,47 " Signalled to ASRO:

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

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

4

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

2 1 5 1

1160

[illegible] Tuesday [illegible]

[illegible] Tuesday [illegible]

[illegible] Tuesday [illegible]

Fiumosa - Monteoriato - Zomiche di Monteoriato a white point not well defined and a kind of naval target composed of planks of a dark colour.."

14,50 hrs. The results of the search as received from Capt. Palmieri are communicated to Milan for La Spezia.

14,55 " We try to pass the same information to the Navy but obtained no reply.

15,25 " The information is passed to the Operations Section of the Navy.

19,15 " The following operational orders are passed to Vigna di Valle:
"0845/AV Request arrange for continuation of search tomorrow 27/10 at 08,00 hrs. Aircraft SV to search for motor fishing vessel in area where search was carried out today.."

19,35 " The Navy General Staff asks if we can continue search for motor fishing vessel tomorrow 27; the reply that we can and advise them of arrangements made by this C.C.R.S.

21,00 " Signalled to Cadimare base and C.C.R.S. Milan the following:
"0866/AV Arrange for Cadimare rescue aircraft to be ready to take off on receipt of further message in the morning of the 27th.."

SEARCH FOR MOTOR FISHING VESSEL OF THE 27TH OCTOBER.

07,00 hrs. Milan C.C.R.S. confirms that the rescue seaplane will be ready to take off for search for motor fishing vessel, as from 08,00 hrs.

07,30 " Milan C.C.R.S. is requested to find out from La Spezia whether the search will have to be

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

14,55 " We try to pass the same information to the Navy but obtained no reply.

15,25 " This information is passed to the Operations Section of the Navy.

19,45 " The following operational orders are passed to Vigna Di Valle:
"CSSC/RV Request arrange for continuation of search tomorrow 27/12 at 08,30 hrs. Aircraft to be ready for motor fishing vessel in area where search was carried out today."

20,35 " The Navy General Staff asks if we can continue search for motor fishing vessel tomorrow 27; We reply, that we can and advise them of arrangements made by this C.C.R.S.

21,00 " Signalled to Cadimare base and C.C.R.S. Milan the following:
"CSSC/RV Arrange for Cadimare rescue aircraft to be ready to take off on receipt of further message in the morning of the 27th."

SEARCH FOR MOTOR FISHING VESSEL ON THE 27TH DECEMBER.

07,00 hrs. Milan C.C.R.S. confirms that the rescue seaplane will be ready to take off for search for motor fishing vessel, as from 09,00 hrs.

07,30 " Milan C.C.R.S. is requested to find out from La Spezia whether the search will have to be continued. The Navy Command of La Spezia replies by way of the Cadimare seaplane base that the searches are to continue.

08,00 " Cent C. R.S. again signalled ASRO takes off from Vigna di Valle to continue search.

08,10 " ASRO establishes contact with IRO on 4500 Kcs. confirms departure from Vigna Di Valle at 8,00 hrs.

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

2164

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

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

2 1 6

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

2,156

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

2,1-6

Feb 22

ASAP 3 stimulate festival 400 24' 82 ... 52 ... 22 ... 82 ... 22 ... 82 ... 22 ... 82

13,20	hrs.	ASRU 3 signals position formiche Montecristo
13,25	"	Following passed; 132157 When completed sweep of triangle Formiche Montecristo - Pianosa Island - Montecristo Island - return to base at Elmas/./
13,37	"	ASRU 3 signals sighting of steamer "Beatrice"
13,40	"	ASRU 3 signals position: 42° 20' N. 10° E.
13,43	"	ASRU 3 signals returning to base continuing observation en route.
14,10	"	ASRU 3 signals Elmas ETA 15,30
14,30	"	ASRU 3 signals position 40° 40' N. 09° 30' E.
14,44	"	Signals position Capo Ferrato.
14,55	"	Request to ASRU 3: "Request exact position at 14,30 hrs.
15,00	"	ASRU 3 signals 14,30 hrs position 40° 40' N. 09° 03' E.
15,10	"	ASRU 3 signals about to land.
15,15	"	Signal to Air Sea Rescue Elmas: 151527/./ Signal result of searches, time of take off and landing of ASRU 3/./"
15,25	"	Informed Navy General Staff with following signal: "0687/RM Air Sea Rescue Centocelle/./ It is notified that the searches for a motor fishing vessel carried out by 3 Cant Z 506 on the 26th and 27th December along route Portoferraio to La Maddalena gave negative result/./ C.S.R.S. Rome.
15,32	"	Air Sea Rescue Elmas signals: "0529/RV/./ Air Sea Rescue IIE/./ Rescue seaplane ASRU 3 took off at 15,05 hrs. for search for motor fishing vessel route La Maddalena/./ Returned 15,20 hrs. /./ Executed sweep as per

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

15,45 " ASWU 3 signals returning to base continuing observation en route.

16,15 " ASWU 3 signals ETA 15,30

17,15 " ASWU 3 signals position 40° 10' N. 09° 40' E.

18,44 " Signals position Capo Ferrato.

14,35 " Request to ASWU 3:
"Request exact position of 14,30 hrs.

15,00 " ASWU 3 signals 14,30 hrs position 40° 20' N. 09° 25' E.

15,10 " ASWU 3 signals about to land.

15,15 " Signal to Air Sea Rescue Elmas:
15z0527./ Signal result of searches, time of take off and landing of ASWU 3/./"

15,35 " Informed Navy General Staff with following signal:
"0567/RT Air Sea Rescue Centocelle/./ It is notified that the searches for a motor fishing vessel carried out by 2 Cant Z 506 on the 26th and 27th December along route Portoferraio to La Maddalena gave negative result/./ S.A.R.S. Rome.

15,52 " Air Sea Rescue Elmas signals:
"0589/RT/./ Air Sea Rescue ILE/./ Rescue seaplane ASWU 3 took off at 15,05 hrs. for search for motor fishing vessel route La Maddalena/./ Returned 15,20 hrs. /./ Executed sweep as per signal 102027 today/./ Seen steamer "Beatrice"/./ Executed search in triangle Pianosa - Montecristo - Formiche Montecristo/./ Result of search negative/./ Visibility more than good, sea calm/./ Captain Lombri Calamani.

17,2- " Air Sea Rescue Elmas signals:
"0590/RT Air Sea Rescue ILE/./Ref. today's operation request call sign of motor fishing vessel subject of search, this requested by local naval command to be able to make search

1164

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

at Porto Isola././awaiting instructions for tomorrow././ Operations restarted at the centre on 26th././ Asked for information by way of the Cagliari prefect to Corsican prefect also interesting Cagliari and Olbia Navy Commands/./ Olbia replied in negative asking for callesign of motor fishing vessel././ On 27TH asked Navy Command of Cagliari for information who will in turn ask La Maddalena Navy Command by radio/./ I asked information from Cagliari captain's second in command who replied in the negative/./ Up to now no reply from the prefect of Corsice/./Captain Lambri Calamani.

17,40 hrs Asked Navy Command for call sign of motor fishing vessel; replied "NARVALO"

17,50 " Signalled Elmas following:
"Ref. your 0530/RV of today Navy General Staff signal call sign of motor fishing vessel is "Narvalo/./Searches considered closed unless we are again requested to help by Navy General Staff/./ In the latter case orders will be issued later/./C.S.A.S. Rome.

The duty officer.

OBSERVATIONS

On 0530 hrs. the RT contacts between the aircraft and the ground have been very good in all the phases of the search.

The behaviour of the crew has been commendable throughout.

The searches gave a negative result probably because the motor fishing vessel sought shelter in some recess of the Corsican coast.

[illegible] at 18.00 hrs. the Cagliari Navy

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

I asked information from Cagliari captain's second in command who replied in the negative/./ Up to now no reply from the prefect of Corsica/./Captain Lambri Celemani.

17,10 hrs — Asked Navy Command for call sign of motor fishing vessel; replied "NARVALO"

17,30 " — Signalled ZIMas following:
"Ref. your 0536/RT of today Navy General Staff signal call sign of motor fishing vessel is "Narvalo"./Searches considered closed unless we are again requested to help by Navy General Staff./ In the latter case orders will be issued later/./C.O.T.S. Rome.

The duty officer.

OBSERVATIONS

On 2500 Kcs. the RT contacts between the aircraft and the ground have been very good in all the phases of the search.

The behaviour of the crew has been commendable throughout.

The searches gave a negative result probably because the motor fishing vessel sought shelter in some recess of the Corsican coast.

The 28th inst, in fact at 18,23 hrs ; the Cagliari Navy Command signaled that the motor fishing vessel "Narvalo" arrived at La Maddalena in the morning.

THE DIRECTOR OF SEARCH AND RESCUE SERVICE.

Translated by Mr. P.W. BURTON

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

56A

Centocelle, li 30/12/1946

CENTRO SOCCORSO AEREO E MARITTIMO
CENTOCELLE

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
Dell'Aeronautica Militare
R O M A

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispett.delle Telecomunicazioni
R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O BOULT
R O M A

Prot.N° 1671/C1M

Oggetto: Relazione sulle operazioni di ricerca del motopeschereccio svolte nei giorni 26-27 Dicembre 1946 nella zona di mare compresa fra PORTOFERRAIO e LA MADDALENA.-

Il giorno 25 Dicembre c.a. alle ore 21.00 questo Centro Soccorso riceve una comunicazione del Centro Soccorso di Milano secondo la quale il Comando Marina di La Spezia avrebbe richiesto una ricognizione aerea per la ricerca di un Motopeschereccio partito da Portoferraio il giorno 21 c.m. diretto alla Maddalena e non giunto.

Alle ore 22.45 il Centro Soccorso di Milano comunica l'ordine di operazione N° 621/M1 per Idrobase Cadimare:"621/M1/./PER DOMANI 26 CORRENTE UN IDRO CANT Z 506 PRONTO AT DECOLLO PER RICERCHE MOTOPESCHERECCIO PARTITO GIORNO 21 CORRENTE DA PORTOFERRAIO PER LA MADDALENA/./IMBARCAZIONE AVREBBE DOVUTO SEGUIRE LA SEGUENTE ROTTA DI SICUREZZA/:/PRIMO PUNTO LATITUDINE 42°51' LONGITUDINE10° 30' SECONDO PUNTO 42°41'-10°26' TERZO PUNTO 42° 41'-10° 15' QUARTO PUNTO 42° 34'-10° 09'QUINTO PUNTO 42° 30'-09° 55' SESTO PUNTO 41° 58'-09° 42' SETTIMO PUNTO 41° 58'-09° 25' OTTAVO PUNTO 41° 25'-09° 17'/./ ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO UNA FASCIA DI 20 MIGLIA A CAVALLO DI DETTA ROTTA/./COLLEGAMENTO RADIO CON ILJ SU 6500 Kc/s/./NOMINATIVO IDRO ASRL/./ ATTENDERE ORDINE ESECUTIVO/./ CAPITANO MERLI".-

Alle ore 22.35 lo Stato Maggiore della Marina Militare chiede per telefono a questo Centro regguagli sulla situazione.

Alle 22.50 questo Centro comunica allo Stato Maggiore della Marina Militare i provvedimenti presi in merito.

=GIORNO 26 DICEMBRE=

Ore 08.00- Il Centro Soccorso di Milano trasmette l'ordine esecutivo, preannunciato nel fono della sera precedente, all'Idrobase di Cadimare per la partenza dell'aereo.

" 08.02- Trasmessa ad Aerosoccorso Elmas seguente nota:"TENETE PRONTO UN IDRO PER EVENTUALI RICERCHE/./DAREMO MAGGIORI

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

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispett.delle Telecomunicazioni
R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O BOULT
R O M A

Prot.N°...1678/C1M...

Oggetto: Relazione sulle operazioni di ricerca del motopeschereccio svolte nei giorni 26-27 Dicembre 1946 nella zona di mare compresa fra PORTOFERRAIO e LA MADDALENA.-

Il giorno 25 Dicembre c.a. alle ore 21.00 questo Centro Soccorso riceve una comunicazione del Centro Soccorso di Milano secondo la quale il Comando Marina di La Spezia avrebbe richiesto una ricognizione aerea per la ricerca di un Motopeschereccio partito da Portoferraio il giorno 21 c.m. diretto alla Maddalena e non giunto.

Alle ore 22.45 il Centro Soccorso di Milano comunica l'ordine di operazione N° 621/M1 per Idrobase Cadimare:"621/M1/./PER DOMANI 26 CORRENTE UN IDRO CANT Z 506 PRONTO AT DECOLLO PER RICERCHE MOTOPESCHERECCIO PARTITO GIORNO 21 CORRENTE DA PORTOFERRAIO PER LA MADDALENA/./IMBARCAZIONE AVREBBE DOVUTO SEGUIRE LA SEGUENTE ROTTA DI SICUREZZA/:/PRIMO PUNTO LATITUDINE 42°51' LONGITUDINE10° 30' SECONDO PUNTO 42°41'-10°26' TERZO PUNTO 42° 41'-10° 15' QUARTO PUNTO 42° 34'-10° 09'QUINTO PUNTO 42° 30'-09° 55' SESTO PUNTO 41° 58'-09° 42' SETTIMO PUNTO 41° 58'-09° 25' OTTAVO PUNTO 41° 25'-09° 17'/./ ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO UNA FASCIA DI 20 MIGLIA A CAVALLO DI DETTA ROTTA/./COLLEGAMENTO RADIO CON ILJ SU 6500 Kc/s/./NOMINATIVO IDRO ASRL/./ ATTENDERE ORDINE ESECUTIVO/./ CAPITANO MERLI".-

Alle ore 22.35 lo Stato Maggiore della Marina Militare chiede per telefono a questo Centro ragguagli sulla situazione.

Alle 22.50 questo Centro comunica allo Stato Maggiore della Marina Militare i provvedimenti presi in merito.

=GIORNO 26 DICEMBRE=

Ore 08.00- Il Centro Soccorso di Milano trasmette l'ordine esecutivo, preannunciato nel fono della sera precedente, all'Idrobase di Cadimare per la partenza dell'aereo.

" 08.02- Trasmessa ad Aerosoccorso Elmas seguente nota:"TENETE PRONTO UN IDRO PER EVENTUALI RICERCHE/./DAREMO MAGGIORI DETTAGLI/./CCRS ROMA".

" 08.30- Il Capo del Centro Soccorso di Milano(Cap.Merli) comunica che il velivolo di Cadimare è costretto a ritardare il decollo perchè il motore destro stenta a mettersi in moto.

" 09.05- Il Cap.Merli conferma nuovamente il ritardo del decollo del velivolo per i motivi suaccennati e ravvisa la ne -

/./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 478017

cessa di poter disporre di almeno due Cant Z a Cadimare.

Ore 09.24- Si trasmette il seguente preavviso di operazione al Centro Soccorso di Elmas:"0362/RV/./AEROSOCCORSO/./APPRONTARE VELIVOLO CANT Z.PER RICERCA MOTOPESCHERECCIO (DUE ALBERI) PARTITO GIORNO 21 CORRENTE DA PORTOFERRAIO DIRETTO ALLA MADDALENA/./MARINA LA SPEZIA HABET INTERESSATO AEROSOCCORSO ~~XXXXXXX~~ MILANO CHE HABET DISPOSTO PARTENZA IDRO DA CADIMARE NOMINATIVO ASRL/./DISPORRE ASCOLTO FREQUENZA 6500 Kc/s/./PREGASI INOLTRE INTERESSARE PREFETTO CAGLIARI PERCHE' CHIEDA AUTORITA' DELLA CORSICA NOTIZIE IN MERITO ET EVENTUALI RICERCHE SU COSTA ORIENTALE CORSICA/./ ROTTA SICUREZZA CHE MOTOPESCHERECCIO AVREBBE DOVUTO SEGUIRE EST SEGUENTE /:/PRIMO PUNTO 42°51' 10°30' SECONDO PUNTO 42°41' 10°26' TERZO PUNTO 42°41' 10°15' QUARTO PUNTO 42°34' 10°09' QUINTO PUNTO 42°30' 09°55' SESTO PUNTO 41°58' 09°42' SETTIMO PUNTO 41°30' 09°25' OTTAVO PUNTO 41°25' 09°25'/./COMUNICARE EVENTUALI NOTIZIE/./PERTITAS MAGG.ZENNARO.

" 09.23- Il Cap.Merli comunica che il velivolo ASRL non può decollare causa avaria motore.

" 09.30- Si impartisce ordine all'Idrobase di Vigna di Valle di far partire il velivolo d'allarme:"0363/RV AEROSOCCORSO/./DISPORRE IMMEDIATA PARTENZA IDRO CANT Z. 506 PER RICERCHE MOTOPESCHERECCIO (DUE ALBERI) PARTITO GIORNO 21 DA PORTOFERRAIO DIRETTO ALLA MADDALENA /./IMBARCAZIONE AVREBBE DOVUTO SEGUIRE SEGUENTE ROTTA DI SICUREZZA /:/PRIMO PUNTO 42°51' 10°30' SECONDO PUNTO 42°41' 10°26' TERZO PUNTO 42°41' 10°15' QUARTO PUNTO 42°34' 10°09' QUINTO PUNTO 42°30' 09°55' SESTO PUNTO 41°58' 09°42' SETTIMO PUNTO 41°30,09°25' OTTAVO PUNTO 41°25' 09°17'/./ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO UNA FASCIA DI 20 MIGLIA A CAVALLO DI DETTA ROTTA/./COLLEGAMENTO RADIO CON IKO SU 6500 Kc/s/./COMUNICARE NOMINATIVO IDRO/./CENTRO SOCCORSO ROMA".(Ricevuto dal Cap.PALMIERI).

" 09.38- Si informa lo S.M.(Cap.Vogret) delle ricerche in corso del motopeschereccio.

" 09.50- Si informa lo S.M. della Marina Militare Ufficio Operazioni, della mancata partenza dell'Idro di Cadimare per avaria motore e del conseguente ordine di operazione all'Idrobase di Vigna di Valle per la partenza di un Idro.

" 10.00- Vigna di Valle (Ten.Caputo) comunica che il Cant Z nominativo RT A.S.R.O. è decollato alle ore 09.55.

" 10.03- IKO si collega con ASRO.

" 10.12- Trasmessa seguente nota ad ASRO:"100526 COMUNICATE ORA ARRIVO SUL PUNTO PARTENZA MOTOPESCHERECCIO-BOLLETTINO LUNGO ROTTA ET QUOTA NAVIGAZIONE.

" 10.15 Si chiede a Vigna di Valle i nomi dei componenti l'equipaggio del velivolo ASRO.

" 10.25 ASRO comunica che ~~XXXXXXXXXXXXX~~ servola Orbetello.

" 10.35 ASRO comunica che é nelle vicinanze dell'Isola D'Elba -quo

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

MADDALENA/./MARINA DI CADIMARE MILANO CHE HABET DISPOSTO PARTENZA IDRO DA SO ~~CHE~~ MILANO CHE HABET DISPOSTO PARTENZA IDRO DA CADIMARE NOMINATIVO ASRL/./DISPORRE ASCOLTO FREQUENZA 6500 Kc/s/./PREGASI INOLTRE INTERESSARE PREFETTO CAGLIARI PERCHE' CHIEDA AUTORITA' DELLA CORSICA NOTIZIE IN MERITO ET EVENTUALI RICERCHE SU COSTA ORIENTALE CORSICA/./ ROTTA SICUREZZA CHE MOTOPESCHERECCIO AVREBBE DOVUTO SEGUIRE EST SEGUENTE /:/PRIMO PUNTO 42°51' 10°30' SECONDO PUNTO 42°41' 10°26' TERZO PUNTO 42°41' 10°15' QUARTO PUNTO 42°34' 10°09' QUINTO PUNTO 42°30' 09°55' SESTO PUNTO 41°58' 09°42' SETTIMO PUNTO 41°30' 09°25' OTTAVO PUNTO 41°25' 09°25'/./COMUNICARE EVENTUALI NOTIZIE/./PERTITAS MAGG.ZENNARO.

" 09.23- Il Cap.Merli comunica che il velivolo ASRL non può decollare causa avaria motore.

" 09.30- Si impartisce ordine all'Idrobase di Vigna di Valle di far partire il velivolo d'allarme:"0363/RV AEROSOCCORSO/./DISPORRE IMMEDIATA PARTENZA IDRO CANT Z. 506 PER RICERCHE MOTOPESCHERECCIO (DUE ALBERI) PARTITO GIORNO 21 DA PORTOFERRAIO DIRETTO ALLA MADDALENA /./IMBARCAZIONE AVREBBE DOVUTO SEGUIRE SEGUENTE ROTTA DI SICUREZZA /:/PRIMO PUNTO 42°51' 10°30' SECONDO PUNTO 42°41' 10°26' TERZO PUNTO 42°41' 10°15' QUARTO PUNTO 42°34' 10°09' QUINTO PUNTO 42°36' 09°55' SESTO PUNTO 41°58' 09°42' SETTIMO PUNTO 41°30' 09°25' OTTAVO PUNTO 41°25' 09°17'/./ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO UNA FASCIA DI 20 MIGLIA A CAVALLO DI DETTA ROTTA/./COLLEGAMENTO RADIO CON IKO SU 6500 Kc/s/./COMUNICARE NOMINATIVO IDRO/./CENTRO SOCCORSO ROMA".(Ricevuto dal Cap.PALMIERI).

" 09.38- Si informa lo S.M.(Cap.Vogret) delle ricerche in corso del motopeschereccio.

" 09.50- Si informa lo S.M. della Marina Militare Ufficio Operazioni, della mancata partenza dell'Idro di Cadimare per avaria motore e del conseguente ordine di operazione all'Idrobase di Vigna di Valle per la partenza di un Idro.

" 10.00- Vigna di Valle (Ten.Caputo) comunica che il Cant Z nominativo RT A.S.R.O. è decollato alle ore 09.55.

" 10.03- IKO si collega con ASRO.

" 10.12- Trasmessa seguente nota ad ASRO:"IO0526 COMUNICATE ORA ARRIVO SUL PUNTO PARTENZA MOTOPESCHERECCIO-BOLLETTINO LUNGO ROTTA ET QUOTA NAVIGAZIONE.

" IO.I5 Si chiede a Vigna di Valle i nomi dei componenti l'equipaggio del velivolo ASRO.

" IO.25 ASRO comunica che ~~è nelle vicinanze~~ servola Orbetello.

" IO.35 ASRO comunica che é nelle vicinanze dell'Isola D'Elba -quota 300 mt. visibilità 25 Km.-Cielo sereno vento da Est.Km. IO mare calmo.

" IO.40 ~~Ora~~ ASRO dà la posizione delle ore IO.37 "Servolo Isola di Elba.

" IO.55 Trasmesso ad ASRO seguente nota:"I05026 COMUNICATE VOSTRA POSIZIONE OGNI I5 MINUTI PRIMI LUNGO LA ROTTA DELLE RICERCHE CHE

" II.00 ASRO COMUNICA LA SUA POSIZIONE DELLE ORE I055- 09°50'E. 42° I2'N.

I 107

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

ORE II.I4- ASRO ... la posizione delle ore . IO 09°32'E. 4I°I2'N.- Bollettino mare calmo, visibilita 50Km.-Copertura 2/IO Altezza nubi mt.IOOO.

" II.29- ASRO dà il ricevuto della seguente nota/:
"II2026- ESEGUITE RASTRELLO FASCIA 20 MIGLIA A CAVALLO ROTTA COME ORDINATO? DAI TEMPI IMPIEGATI E DALLE POSIZIONI SEMBREREBBE DI NO! FATE OSSERVAZIONI PIU' ACCURATE-CONFERMATE!

" II.35- ASRO comunica la sua posizione delle ore II.25: 09°40'E. 4I°20'N.

" II.45- ASRO comunica la sua posizione delle ore II.40: 4I°46'N. 09°52'E.

" II.47- Trasmessa ad ASRO seguente nota:
"II3726- FATE PARTICOLARE ATTENZIONE COSTA NORD SARDEGNA -ROTTA CHE DA PORTO VECCHIO PORTA A LA MADDALENA MADDALENA.

" II.58- ASRO dà la sua posizione delle ore II.55: 42°I4'N. IO°00'E. Alle ore II.50 é mancata la corrente al trasmettitore di IKO; Milano ha fatto dà ponte fra noi e l'aereo in volo.

" I2.I5- Passata a Milano la seguente nota per ASRO:
"I20526 RAGGIUNTA ISOLA D'ELBA FATE ROTTA PER RIENTRO VIGNA DI VALLE.

" I2.I5- ASRO comunica la posizione delle ore I2.I5 - 4I°44'N. 09° 40'E.-

" I2.20- Trasmessa ad ASRO la seguente nota:
"I2I526 AVETE QUALCHE COSA DA COMUNICARCI ?

" I2.28- Trasmesso nota ad ASRO : ARRIVATO A LA MADDALENA RIENTRATE VIGNA DI VALLE DIRETTAMENTE.

" I2.30 ASRO dà la sua posizione delle ore I2.25: 4I°I8'N. 09°23'E. SORVOLO PORTO VECCHIO RIENTREREMO ROTTA LA MADDALENA-ISOLA D'ELBA-VIGNA DI VALLE.-

" I2.42- ASRO comunica posizione delle ore I2.40: 4I°44'N. 09°44'E.

" I2.50- ASRO comunica "Tutto bene nessuna novità".

" I3.I5- ASRO comunica posizione Isola D'Elba: LASCIAMO ZONA E DIRIGIAMO RIENTRO.

" I3.30- ASRO dà la sua posizione Orbetello.

" I3.43- ASRO- TUTTO BENE NULLA DA SEGNALARE.

" I3.45- ASRO Comunica che conta di arrivare alle ore I3.52.

" I3.52- ASRO chiede stazione e si accinge ad ammarrare.

" I3.58- Il Centro Soccorso di Elmas comunica che non é pervenuta ancora nessuna notizia relativa al motoveliero dal Prefetto della Corsica né dalla Capitaneria di porto di Cagliari.

" I4.45- Il Capitano Palmieri osservatore a bordo dell'ASRO comunica esito delle ricerche:"Sono stati effettuati quattro passaggi lungo la rotta che avrebbe dovuto fare il motopeschereccio" avvistato al centro del triangolo formato dalle Isole Pianosa-Montecristo-Formiche di Montecristo un punto biancastro non ben definito ed una specie di sportellone formato di tavole di colore scuro.

" I4.50- Si comunica a Milano per La Spezia l'esito delle ricerche

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

SEMBREREBBE DI NO! FATE OSSERVAZIONI PIU' ACCURATE-CONFERMATE!

" II.35- ASRO comunica la sua posizione delle ore II.25: 09°40'E. 41°20'N.

" II.45- ASRO comunica la sua posizione delle ore II.40: 41°48'N. 09°52'E.

" II.47- Trasmessa ad ASRO seguente nota:
"II3726- FATE PARTICOLARE ATTENZIONE COSTA NORD SARDEGNA -ROTTA CHE DA PORTO VECCHIO PORTA A LA MADDALENA MADDALENA.

" II.53- ASRO dà la sua posizione delle ore II.55:42°14'N. 10°00'E. Alle ore II.50 é mancata la corrente al trasmettitore di IKO; Milano ha fatto dà ponte fra noi e l'aereo in volo.

" I2.15- Passata a Milano la seguente nota per ASRO:
"I2O5 6 RAGGIUNTA ISOLA D'ELBA FATE ROTTA PER RIENTRO VIGNA DI VALLE.

" I2.15- ASRO comunica la posizione delle ore I2.15 - 41°44'N. 09° 40'E.-

" I2.20- Trasmessa ad ASRO la seguente nota:
"I2I526 AVETE QUALCHE COSA DA COMUNICARCI ?

" I2.28- Trasmesso nota ad ASRO : ARRIVATO A LA MADDALENA RIENTRATE VIGNA DI VALLE DIRETTAMENTE.

" I2.30- ASRO dà la sua posizione delle ore I2.25: 41°18'N. 09°23'E. SORVOLO PORTO VECCHIO RIENTREREMO ROTTA LA MADDALENA-ISOLA D'ELBA-VIGNA DI VALLE.-

" I2.42- ASRO comunica posizione delle ore I2.40: 41°44'N. 09°44'E.

" I2.50- ASRO comunica "Tutto bene nessuna novità".

" I3.15- ASRO comunica posizione Isola D'Elba: LASCIAMO ZONA E DIRIGIAMO RIENTRO.

" I3.30- ASRO dà la sua posizione Orbetelle.

" I3.43- ASRO- TUTTO BENE NULLA DA SEGNALARE.

" I3.45- ASRO Comunica che conta di arrivare alle ore I3.52.

" I3.52- ASRO chiede stazione e si accinge ad ammarrare.

" I3.58- Il Centro Soccorso di Elmas comunica che non é pervenuta ancora nessuna notizia relativa al motoveliero dal Prefetto della Corsica né dalla Capitaneria di porto di Cagliari.

" I4.45- Il Capitano Palmieri osservatore a bordo dell'ASRO comunica esito delle ricerche:"Sono stati effettuati quattro passaggi lungo la rotta che avrebbe dovuto fare il motopescherecci cie" avvistato al centro del triangolo formato dalle Isole Pianosa-Montecristo-Formiche di Montecristo un punto biancastro non ben definito ed una specie di sportellone formato di tavole di colore scuro.

" I4.50- Si comunica a Milano per La Spezia l'esito delle ricerche ricevute dal Capitano PALMIERI.

" I4.55- Si tenta di passare la stessa comunicazione alla Marina Militare, ma non si ottiene risposta.

" I5.25- La comunicazione viene passata all'Ufficio Operazioni della Marina.

" I9.15- Si trasmette a Vigna di Valle il seguente ordine di operazione:

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

"0365, [illegible].PREGASI DISPORRE PER DO[illegible]I 27-I2 AT ORE 08.CO CHE AEREO [illegible].Z F RERXCONTINUAXXIONE PAR[illegible]. PER CONTINUAZIONE RICERCHE NOTO MOTOPESCHERECCIO IN ZONA OVE EFFETTUATESI RICERCHE ODIERNE.

ORE I9.55-Stato Maggiore Marina Militare chiede se domani 27 possiamo continuare le ricerche aeree del motopeseherecclo .- Si risponde di sì informandolo anche delle disposizioni già prese in merito da questo C.C.R.S.

" 2I.00-Si trasmette alla Base di Cadimare e al C.C.R.S. di Milano il seguente Fonegramma n°0366/RV "DISPORRE PERCHE' VELIVOLO SOCCORSO DI CADIMARE SIA PRONTO A PARTIRE DIETRO EVENTUALI ORDINI NELLA MATTINATA DEL GIORNO 27 CORRENTE.

=RICERCHE MOTOPESCHERECCIO DEL GIORNO 27 DICEMBRE.=

Ore 07.00-C.C.R.S. Milano conferma che dalle ore 08.00 l'idrosoccorso è pronto a partire per la ricerca del motopeschereccio.

" 07.30-Si chiede al C.C.R.S.di Milano di informarsi presso il Dipartimento di La Spezia se le ricerche dovranno essere continuate.Il Comando Marina di La Spezia tramite Idrobase di Cadimare risponde che le ricerche devono continuare.

" 08.08-Idrovolante Cant Z 506 nominativo ASRO decolla da Vigna di Valle per continuare le ricerche del Motopeschereccio.

" 08.15-ASRO si collega con IKO su 6500 Kc/s, conferma partenza da Vigna di Valle ore 08.08 per nota missione.

" 08:50-ASRO dà la sua posizione:Follonica.Inizio rastrello zona stabilita .Bollettino- nubi stratificate su 800 metri, copertura 10/10, visibilità 20/25 Km.

" 09.10- ASRO comunica la sua posizione. Isola Pianosa. Tempo in peggioramento-pioggia-visibilità 15 Km.

" 09.15-Trasmesso la seguente nota al velivolo ASRO:
"091527 CONDIZIONE TEMPO PERMETTONO CONTINUAZIONE RICERCHE?;"

" 09.18-ASRO comunica bollettino-visibilità di molto migliorata 30÷35 Km.pioggia cessata, mare calmo.

" 09.25-ASRO dà la sua posizione: 09°40'E 42°N, su questa posizione avvistata nave EGIPT che si dirige verso la Corsica-in zona avvistata nave da carico Apuania.

" 09.35-ASRO comunica che deve rientrare per avaria-forte perdita benzina-tentiamo raggiungere Orbetello-altrimenti ammarriamo al largo-stante condizioni mare ottimo.

" 09.37-Chiediamo la sua posizione.

" 09.39-Avvertiamo Vigna di Valle dell'avaria di ASRO .

" 09.45-Posizione ASRO delle ore 09.42-30 Miglia circa Nerd-Est LA Maddalena.

" 09.48-ASRO comunica che fa quota e punta direttamente su Vigna di Valle.

" 09.50-Trasmesso il seguente SVH al C.C.R.S. Elmas:
"AEROSOCCORSO ELMAS/./094527/./VELIVOLO SOCCORSO PARTA SU=

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 78 50 17

sponde di si informandolo anche delle disposizioni gia prese in merito da questo C.C.R.S.

" 21.00-Si trasmette alla Base di Cadimare e al C.C.R.S. di Milano il seguente fonogramma n°0366/RV "DISPORRE PERCHE' VELIVOLO SOC CORSO DI CADIMARE SIA PRONTO A PARTIRE DIETRO EVENTUALI ORDINI NELLA MATTINATA DEL GIORNO 27 CORRENTE.

=RICERCHE MOTOPESCHERECCIO DEL GIORNO 27 DICEMBRE.=

Ore 07.00-C.C.R.S. Milano conferma che dalle ore 08.00 l'idrosoccorso è pronto a partire per la ricerca del motopeschereccio.

" 07.30-Si chiede al C.C.R.S.di Milano di informarsi presso il Dipartimento di La Spezia se le ricerche dovranno essere continuate.Il Comando Marina di La Spezia tramite Idrobase di Cadimare risponde che le ricerche devono continuare.

" 08.08-Idrovolante Cant Z 506 nominativo ASRO decolla da Vigna di Valle per continuare le ricerche del Motopeschereccio.

" 08.15-ASRO si collega con IKO su 6500 Kc/s, conferma partenza da Vigna di Valle ore 08.08 per nota missione.

" 08.50-ASRO dà la sua posizione:Follonica.Inizio rastrello zona stabilita .Bollettino- nubi stratificate su 800 metri, copertura 10/10, visibilità 20/25 Km.

" 09.10- ASRO comunica la sua posizione. Isola Pianosa. Tempo in peggioramento-pioggia-visibilità 15 Km.

" 09.15-Trasmesso la seguente nota al velivolo ASRO:
"091527 CONDIZIONI TEMPO PERMETTONO CONTINUAZIONE RICERCHE?;"

" 09.18-ASRO comunica bollettino-visibilità di molto migliorata 30÷35 Km.pioggia cessata, mare calmo.

" 09.25-ASRO dà la sua posizione: 09°40'E 42°N, su questa posizione avvistata nave EGIPT che si dirige verso la Corsica-in zona avvistata nave da carico Apuania.

" 09.35-ASRO comunica che deve rientrare per avaria-forte perdita benzina-tentiamo raggiungere Orbetello-altrimenti ammaramo al largo-stante condizioni mare ottimo.

" 09.37-Chiediamo la sua posizione.

" 09.39-Avvertiamo Vigna di Valle dell'avaria di ASRO .

" 09.45-Posizione ASRO delle ore 09.42-30 Miglia circa Nord-Est LA Maddalena.

" 09.48-ASRO comunica che fa quota e punta direttamente su Vigna di Valle.

" 09.50-Trasmesso il seguente SVH al C.C.R.S. Elmas:
"AEROSOCCORSO ELMAS/./094527/./VELIVOLO SOCCORSO PARTA SU= TO ET RAGGIUNGA POSIZIONE 41°40'N 10°30'E/./CANT Z 506 NOMI= NATIVO ASRO EST IN DIFFICOLTA' CAUSA PERDITA BENZINA ET TENTA RAGGIUNGERE ORBETELLO/./ALTRE POSIZIONI VELIVOLO VERRANNO COMUNICATE APPENA AEREO ELMAS AVRA' DECOLLATO/./MAGG.ZENNARO";

" 10.01-ASRO Comunica avvistamento Isola del Giglio.

" 10.10-ASRO Chiede a IKO bollettino zona Orbetello.

" 10.11-Trasmesso ad OSRO zero termico (metri 1300)zona Orbetello.

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

Ore 10.12-ASRO comunica che sorvola Isola Giannutri.

" 10.15-Informato S.M.della Marina del rientro dell'Idro inviato per le note ricerche causa avaria.

" 10.23-ASRO comunica la sua posizione delle ore 10.20-si trova tra Civitavecchia e Capo Linaro.

" 10.25-ASRO comunica che conta di arrivare a Vigna di Valle per le ore 10.35.

" 10.28-Trasmesso all'Aerosoccorso Elmas il seguente fonogramma:
"102027 ANNULLATE SVH N°094527 VELIVOLO ASRO RIENTRATO REGOLARMENTE A VIGNA DI VALLE/./VELIVOLO CANT Z PARTA LO STESSO ET RAGGIUNGA LA MADDALENA PER RICERCA MOTOPESCHERECCIO DUE ALBERI/./RAGGIUNTO PUNTO LA MADDALENA VELIVOLO RASTRELLI ZONA NOTI PUNTI TRASMESSI CON FONO 0362 RV DATATO 26 CORRENTE/./ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO FASCIA 20 MIGLIA A CAVALLO ROTTA SINO ISOLA D'ELBA/./COLLEGAMENTO CON IRO SU 6500 Kc/s COMUNICARE NOMINATIVO VELIVOLO SOCCORSO/./MAGGIORE MENNARO.

" 10.35-ASRO ha ammarrato regolarmente a Vigna di Valle.

" 11.05-Aerosoccorso Elmas comunica che velivolo Cant Z nominativo ASRU 3 è decollato alle ore 11.05 per ricerca motopesdereccio.

" 11.10- ASRU 3 si collega con IKO.

" 11.20-Si ordina ad ASRU 3 di segnalare la propria posizione ogni 15'

" 11.28-ASRU 3comunica che alle ore 11.24 ha sorvolato Capo Carbonara.

" 11.30-ASRU 3 comunica il bollettino :visibilità buona-vento 60 Km. N.W.

" 11.30-Informato lo Stato Maggiore delle Marina Militare esito ricerche ASRO e della partenza di un altro idro Cant.Z.506 da Elmas nominativo R.T. ASRU3

" 11.40-ASRU3 comunica posisizione Sferra-cavallo e il bollettino: Vento 20 Km.N.-Visibilità buona.

" 12.03-ASRU3 dà la posizione delle ore 1203: Capo-Comino-Visibilità buona - Vento 40 km.N.W. -

" 12.16-ASRU3 posizione Tavolara - Visibilità buona, Vento 60 km.NW.-

" 12.33-ASRU 3 comunica la posizione delle ore 12.30-Isola Razzoli; bollettino visibilità buona-vento 60 Km.

" 12.38-Trasmesso ad ASRU 3 la seguente nota:
"123827 FATE PARTICOLARE ATTENZIONE ZONA COMPRESA FRA FORMICHE MONTECRISTO-ISOLA MONTECRISTO ET PRECISAMENTE POSIZIONE 42°28' N 10°14'E/./SEGNALARE EX EVENTUALI AVVISTAMENTI NAUFRAGHI-ROTTAMI O RELITTI/./COMUNICATE CONDIZIONI MARE IN ZONA/./MAGG.ZENNARO".

" 13.03-ASRU 3 Comunica posizione 42° 24'N 09°46'E-visibilità buona-mare leggermente mosso.

" 13;20-ASRU 3 comunica posizione FORMICHE Montecristo.

" 13.28-Trasmessa la seguente nota :
"132427 ULTIMATO RASTRELLO TRIANGOLO FORMICHE MONTECRISTO ISOLA PIANOSA-ISOLA MONTECRISTOxxxx RIENTRATE BASE ELMAS/./".

" 13.37-ASRU 3 Comunica avvistamento piroscafo"Beatrice".

" 13.40-ASRU 3 Comunica la sua posizione:42°20'N 10°E.

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

" 10.25-ASRO comunica che conta di arrivare a Vigna di Valle per le ore 10.35.

" 10.28-Trasmesso all'Aerosoccorso Elmas il seguente fonogramma: "102027 ANNULLATE SVH N°094527 VELIVOLO ASRO RIENTRATO REGOLARMENTE A VIGNA DI VALLE/./VELIVOLO CANT Z PARTA LO STESSO ET RAGGIUNGA LA MADDALENA PER RICERCA MOTOSILURO/RECCIO DUE ALBERI/./RAGGIUNTO PUNTO LA MADDALENA VELIVOLO RASTRELLI ZONA NOTI PUNTI TRASMESSI CON FONO 0362 RV DATATO 26 CORRENTE/./ ESEGUIRE RASTRELLO ENTRO FASCIA 20 MIGLIA A CAVALLO ROTTA SINO ISOLA D'ELBA/./COLLEGAMENTO CON IKO SU 6500 Kc/s COMUNICARE NOMINATIVO VELIVOLO SOCCORSO/./MAGGIORE ZENNARO.

" 10.35-ASRO ha ammarrato regolarmente a Vigna di Valle.

" 11.05-Aerosoccorso Elmas comunica che velivolo Capt Z nominativo ASRU 3 è decollato alle ore 11.05 per ricerca motopesca/reccio.

" 11.10- ASRU 3 si collega con IKO.

" 11.20-Si ordina ad ASRU 3 di segnalare la propria posizione ogni 15'

" 11.28-ASRU 3comunica che alle ore 11.24 ha sorvolato Capo Carbonara.

" 11.30-ASRU 3 comunica il bollettino :visibilità buona-vento 60 Km. N.W.

" 11.30-Informato lo Stato Maggiore delle Marina Militare esito ricerche che ASRO e della partenza di un altro idro Cant.Z.506 da Elmas nominative R.T. ASRU3

" 11.40-ASRU3 comunica posisizione Sferra-cavallo e il bollettino: Vento 20 Km.N.-Visibilità buona.

" 12.03-ASRU3 dà la posizione delle ore 1203: Capo-Comino-Visibilità buona - Vento 40 km.N.W. -

" 12.16-ASRU3 posizione Tavolara - Visibilità buona, Vento 60 km.NW.-

" 12.33-ASRU 3 comunica la posizione delle ore 12.30-Isola Razzoli; bollettino visibilità buona-vento 60 Km.

" 12.38-Trasmesso ad ASRU 3 la seguente nota: "123827 FATE PARTICOLARE ATTENZIONE ZONA COMPRESA FRA FORMICHE MONTECRISTO-ISOLA MONTECRISTO ET PRECISAMENTE POSIZIONE 42°28' N 10°14'E/./SEGNALARE EX EVENTUALI AVVISTAMENTI NAUFRAGHI-ROTTAMI O RELITTI/./COMUNICATE CONDIZIONI MARE IN ZONA/./MAGG.ZENNARO".

" 13.03-ASRU 3 Comunica posizione 42° 24'N 09°46'E-visibilità buona-mare leggermente mosso.

" 13;20-ASRU 3 comunica posizione FORMICHE Montecristo.

" 13.28-Trasmessa la seguente nota : "132427 ULTIMATO RASTRELLO TRIANGOLO FORMICHE MONTECRISTO ISOLA PIANOSA-ISOLA MONTECRISTOxxxx RIENTRATE BASE ELMAS/./".

" 13.37-ASRU 3 Comunica avvistamento piroscafo"Beatrice".

" 13.40-ASRU 3 Comunica la sua posizione:42°20'N 10°E.

" 13.46-ASRU 3 Comunica che inizia rientro alla base continuando osservazione lungo la rotta.

" 14.15-ASRU 3 Comunica che conta di arrivare ad Elmas alle ore 15.20.

" 14.38-ASRU 3 Comunica posizione: 40°40'N 09°48'E.

" 14.44-Comunica posizione CapoFerrato. 1158

" 14.55-Si chiede ad ASRU 3:"PRECISATE POSIZIONE DELLE ORE 14.30".

" 15.00-ASRU 3 precisa posizione delle 14.30-40°20'N 09°48'E.

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

Ore 15.10-ASRU 3 comunica che si accinge all'ammarraggio.

" 15.15-Si trasmette il seguente fonogramma all'Aerosoccorso di Elmas:
"151527/./COMUNICATE IN SUCCINTO ESITO RICERCHE ORA PARTENZA ASRU 3 ET ORA AMMARRAGGIO/./".

" 15.25-Informato con fonogramma Stato Maggiore Marina:
"0367/RV AEROSOCCORSO CENTOCELLE/./COMUNICASI CHE RICERCHE MOTOPESCHERECCIO EFFETTUATE DA 3 CANT Z 506 GIORNI 26 ET 27 CORRENTE LUNGO ROTTA PORTOFERRAIO-LA MADDALENA HANNO DATO ESITO NEGATIVO/./C.C.R.S. ROMA".

" 15.52-Aerosoccorso Elmas trasmette seguente fonogramma:
"0529/RV/./AEROSOCCORSO ILE/./IDROSOCCORSO ASRU 3 DECOLLATO ORE 15.05 PER RICERCA MOTOPESCHERECCIO -ROTTA LA MADDALENA/./ RIENTRATO ORE 15.20/./ESEGUITO ESPLORAZIONE RASTRELLO CUI NOTA 102027 ODIERNA/./AVVISTATO PIROSCAFO BEATRICE/./ESEGUITA ESPLORAZIONE TRIANGOLO PIANOSA-MONTECRISTO-FORMICHE MONTECRISTO/./ESITO RICERCHE NEGATIVO/./VISIBILITA' PIU' CHE OTTIMA-MARE CALMO/./CAPITANO LABBRI-CALAMANI".

" 17.24-Aerosoccorso Elmas trasmette il seguente fonogramma:
"0530/RV AEROSOCCORSO ILE/./IN RELAZIONE MISSIONE ODIERNA PREGASI FAR CONOSCERE NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO RICERCATO RICHIESTO LOCALE COMANDO MARINA ONDE EFFETTUARE RICERCHE PORTI ISOLA/./ATTENDONSI DISPOSIZIONI PER DOMANI/./RIASSUMANSI OPERAZIONI QUESTO CENTRO GIORNO 26/:/RICHIESTE NOTIZIE TRAMITE PREFETTO CAGLIARI AT PREFETTO CORSICA INTERESSANDO COMANDO MARINA CAGLIARI ET ORBIA /./QUEST'ULTIMO RISPONDEVA NEGATIVAMENTE CHIEDENDO NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO/./GIORNO 27 CHIEDONSI NOTIZIE COMANDO MARINA CAGLIARI CHE LE RICHIEDERA' AL COMANDO MARINA LA MADDALENA VIA RADIO/./CHIEDO NOTIZIE COMANDANTE IN SECONDA CAPITANERIA CAGLIARI CHE RISPONDE NEGATIVAMENTE/./A TUTTO OGGI NESSUNA RISPOSTA DEL PREFETTO CORSICA/./CAPITANO LABBRI CALAMANI".

" 17.40-Richiesto allo Stato Maggiore Marina nominativo Motopeschereccio ricercato "rispond che il motopeschereccio si chiama "NARVALO";

" 17.50-Si trasmette all'Aerosoccorso Elmas il seguente fonogramma:
"RIFERIMENTO VOSTRO 0530/RV ODIERNO MARISTAT OPERAZIONI HABET COMUNICATO CHE NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO EST NARVALO/./ RICERCHE SONO DA CONSIDERARSI CHIUSE SALVO ULTERIORE RICHIESTA MARISTAT NOSTRO INTERVENTO/./IN QUESTO CASO DISPOSIZIONI SARANNO IMPARTITE TEMPESTIVAMENTE /./C.C.R.S. ROMA".

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

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

Stato Maggiore Marina:
"0367/RV AEROSOCCORSO CENTOCELLE/./COMUNICASI CHE RICERCHE MOTOPESCHERECCIO EFFETTUATE DA 3 CANT 2 506 GIORNI 26 ET 27 CORRENTE LUNGO ROTTA PORTOFERRAIO-LA MADDALENA HANNO DATO ESITO NEGATIVO/./C.C.R.S. ROMA".

" 15.52-Aerosoccorso Elmas trasmette seguente fonogramma:
"0529/RV/./AEROSOCCORSO ILE/./IDROSOCCORSO ASRU 3 DECOLLATO ORE 15.05 PER RICERCA MOTOPESCHERECCIO -ROTTA LA MADDALENA/./ RIENTRATO ORE 15.20/./ESEGUITO ESPLORAZIONE RASTRELLO CUI NOTA 102027 ODIERNA/./AVVISTATO PIROSCAFO BEATRICE/./ESEGUITA ESPLORAZIONE TRIANGOLO PIANOSA-MONTECRISTO-FORMICHE MONTECRISTO/./ESITO RICERCHE NEGATIVO/./VISIBILITA' PIU' CHE OTTIMA-MARE CALMO/./CAPITANO LAMBRI-CALAMANI".

" 17.24-Aerosoccorso Elmas trasmette il seguente fonogramma:
"0530/RV AEROSOCCORSO ILE/./IN RELAZIONE MISSIONE ODIERNA PREGASI FAR CONOSCERE NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO RICERCATO RICHIESTO LOCALE COMANDO MARINA ONDE EFFETTUARE RICERCHE PORTI ISOLA/./ATTENDONSI DISPOSIZIONI PER DOMANI/./RIASSUMANSI OPERAZIONI QUESTO CENTRO GIORNO 26/:/RICHIESTE NOTIZIE TRAMITE PREFETTO CAGLIARI AT PREFETTO CORSICA INTERESSANDO COMANDO MARINA CAGLIARI ET OTDIA /./QUEST'ULTIMO RISPONDEVA NEGATIVAMENTE CHIEDENDO NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO/./GIORNO 27 CHIEDONSI NOTIZIE COMANDO MARINA CAGLIARI CHE LE RICHIEDERA' AL COMANDO MARINA LA MADDALENA VIA RADIO/./CHIEDO NOTIZIE COMANDANTE IN SECONDA CAPITANERIA CAGLIARI CHE RISPONDE NEGATIVAMENTE/./A TUTTO OGGI NESSUNA RISPOSTA DEL PREFETTO CORSICA/./CAPITANO LAMBRI CALAMANI".

" 17.40-Richiesto allo Stato Maggiore Marina nominativo Motopescherecciо ricercato "rispond che il motopeschereccio si chiama "NARVALO";

" 17.50-Si trasmette all'Aerosoccorso Elmas il seguente fonogramma:
"RIFERIMENTO VOSTRO 0530/RV ODIERNO MARISTAT OPERAZIONI HABET COMUNICATO CHE NOMINATIVO MOTOPESCHERECCIO EST NARVALO/./ RICERCHE SONO DA CONSIDERARSI CHIUSE SALVO ULTERIORE RICHIESTA MARISTAT NOSTRO INTERVENTO/./IN QUESTO CASO DISPOSIZIONI SARANNO IMPARTITE TEMPESTIVAMENTE /./C.C.R.S. ROMA".

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

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

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

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

I collegamenti R.T. sulla frequenza di 6500 Kc/s fra i velivoli ed a terra sono stati ottimi in ogni fase delle ricerche. Ottimo il comportamento di tutti gli equipaggi dei velivoli che hanno partecipato alle ricerche.

Le ricerche hanno avuto esito negativo perchè, molto probabilmente, il motopeschereccio ricercato si sarà rifugiato in qualche insenatura delle coste dell'Isola Corsica.

Il giorno 28 corrente infatti alle ore 13.20 la Marina di Cagliari comunicava che il motoveliero "Narvalo" era arrivato nella mattinata a "La Maddalena".-

IL CAPO DEL [illegible]
(Maggiore [illegible])

1156

55A
(E)

From : Inspectorate of telecommunications and assistance to aircraft — Sect. I
Radioelectric Division

To : The search and Rescue Directorate — Centocelle
for information:
General Staff Italian Air Force — 1st Division
A.I.S.C. A.C. F/Lt Reid — Rome
The Baltimore Wing Command — Rome

Subject: RESULTS OF WORK OF THE RESCUE EXERCISES WHICH TOOK PLACE ON THE 14/9/43 BETWEEN A SAVOIA S. 82 OF THE SICILIA DI VOLO SEARCH BASE AND A BALTIMORE OF THE ROME WING.

Reference is made to this Directorate's report N° 858/CIR of 14/9/43 on even subject.

From this it would result that the use of the ground RDF was not as efficient as might be desired.

So as to establish the causes of the lack of efficiency this Inspectorate has carried out inquiries at the RDF stations concerned from which inquiries the following results have been obtained:

1) Bologna RDF (ILA)
   a) could'nt take the bearings that had been asked from it because it was completing a tuning transmission on 6000 Kcs a transmission which is specially arduous on this type of apparatus.
   b) The delay in giving bearings to the Cent I SOS is due to the same cause.

2) C.N.V. of Cagliari
   a) This N.D. station declares as did Bologna that they were not forewarned of the exercise taking place.
   b) At 11,35 hours the RDF A/P station was carrying out a watch on 4731 Kcs (service 5) the normal channel and therefore could'nt receive the request for bearings sent by the Baltimore aircraft (CO NN). these requests were made on 3000 Kcs., the rescue frequency.
   c) The duty radio operator, who, on the wave length he was working (4731), has intercepted a signal from

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

Subject: Efficiency of work of the Naval Aeronautical Radio Post Service of the 14/8/42 Exercise A.N.C. I. 306 of the Chief of Naval Operations Rome and Subdivision C of the above I.N.C.

Reference is made to this Directorate's report N° 330/CIL of 16/8/42 on even subject.

From this it would result that the use of the ground R.D. was not as efficient as might be desired.

So as to establish the causes of the lack of efficiency this Inspectorate has carried out inquiries at the R.D.F. stations concerned from which inquiries the following results have been obtained:

1) Bologna R.D.F. (I.T.A.)
   a) could'nt take the bearings that had been asked from it because it was completing a typing transmission on 4500 Kcs a transmission which is specially arduous on this type of apparatus.
   b) The delay in giving bearings to the Cant Z 506 is due to the same cause.

2) C.A.V. of Cagliari
   a) This R.D.F. station declares as did Bologna that they were not forewarned of the exercise taking place.
   b) At 11,25 hours the R.D.F. A/F station was carrying out a watch on 4781 Kcs (service B) the normal channel and therefore could'nt receive the request for bearings sent by the Baltimore aircraft (03 RM). these requests were made on 8580 Kcs., the rescue frequency.
   c) The duty radio operator, who, on the wave length he was working (4781), has intercepted a signal from the C.A.V. I.N.O. to the Cant Z 506 aircraft (37 ZR); signal which mentioned the exercise on the rescue frequency, on his own initiative, altered the frequency of the Cagliari R.D.F. at 11,26 and started watch on 8580 Kcs.

A246
45/1.AIR.

1155

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

d) At 12,05 hrs, i e; at the end of the exercise, the signal from the Centocelle Rescue Directorate arrived announcing the exercise.

As both Bologna and Cagliari were not advised in time, it is thought that the advice ofthe exercise was not transmitted early enough.

The above mentioned centres have nevertheless been invited to increase their efficiency in the carrying out their duties.

THE TELECOMMUNICATION INSPECTOR
(Lt. Col. A. DE VINCENTI)

Translated by Mr. I.T. BURTON

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

REPUBBLICA ITALIANA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Direzione Generale dell'Aeronautica Civile e Traffico Aereo

Divisione Sez. Allegati 89 Coll.

Prot. N° 21003/12-1

Roma, 15 GEN 1947 Anno

Alla DIREZIONE DEL SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO
= CENTOCELLE =

Risposta al Foglio del
Div. Sez. N°

OGGETTO : Rilievi sulle esercitazioni di soccorso effettuate il giorno 14/5/1946 fra un Cant Z 506 dell'Idrobase di Vigna di Valle ed un Baltimore dello Stormo dell'Urbe.

e, per conoscenza:

ALLO STATO MAGGIORE A.M. - I° Reparto
= R O M A =

ALL'AFSC/AC - FL/LT REID
Tramite Ufficio Collegamento
= R O M A =

AL COMANDO STORMO BALTIMORE
Aeroporto dell'Urbe = R O M A =

Si fa riferimento alla relazione n° 866/CIs del 14/5/1946 di codesta Direzione relativa all'oggetto.

Dalla stessa risulterebbe che l'impiego del radiogoniometro a terra ha lasciato a desiderare.

Questo Ispettorato al fine di stabilire le cause di tale deficienza ha condotto indagini presso i Posti Rdg interessati dalle quali è emerso quanto segue:

1°) Radiogoniometro di Bologna (ILA)

a) non ha potuto effettuare i rilevamenti richiesti perchè in quel momento impegnato alla manovra di sintonia sulla frequenza Kc/s 6500 ; manovra che, per quel tipo di apparato, è particolarmente laboriosa;

b) Il ritardo nel fornire i rilevamenti al Cant Z 506 è dovuto alla stessa causa.

2°) C.A.V. di Ciampino

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

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO

Div. - Sez. 15

Divisione Sez.

Prot. N° 21005/15 Allegati 89 Coll.

Risposta al Foglio del

Div. Sez. N°

Alla DIREZIONE DEL SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO
= ORVIETO =

OGGETTO : Rilievi sulle esercitazioni di soccorso effettuate il giorno 14/9/1946 fra un Cant Z 506 dell'Idrobase di Vigna di Valle ed un Baltimore dello Stormo dell'Urbe.

e, per conoscenza:

ALLO STATO MAGGIORE A.A. - 1° Reparto
= S E D E =

ALL'AFSC/AC - FL/LT REID
Tramite Ufficio Collegamento
= R O M A =

AL COMANDO STORMO BALTIMORE
Aeroporto dell'Urbe = R O M A =

Si fa riferimento alla relazione n° 868/CIE del 14/9/1946 di codesta Direzione relativa all'oggetto.

Dalla stessa risulterebbe che l'impiego del radiogoniometro a terra ha lasciato a desiderare.

Questo Ispettorato al fine di stabilire le cause di tale deficienza ha condotto indagini presso i Posti Rdg interessati dalle quali è emerso quanto segue:

1°) Radiogoniometro di Bologna (ILA)

a) non ha potuto effettuare i rilevamenti richiesti perchè in quel momento impegnato alla manovra di sintonia sulla frequenza Kc/s 6500 ; manovra che, per quel tipo di apparato, è particolarmente laboriosa;

b) Il ritardo nel fornire i rilevamenti al Cant Z 506 è dovuto alla stessa causa.

2°) C.N.V. di Cagliari.

a) Anch'essa, come il Centro R.T. di Bologna, dichiara di non aver ricevuto preavviso relativo all'esercitazioni stessa.

./.

1153 -

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

Mod. 133 T.A.

Roma, ... 19 ... Anno ...

Al ...

Ministero della Difesa - Aeronautica

MINISTERO DELLA DIFESA - AERONAUTICA
ISPETTORATO DELLE TELECOMUNICAZIONI
DIREZIONE GENERALE
DELL'AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO
Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Divisione ... Sez. ...

Prot. N.° ... Allegati ...

Risposta al Foglio del ...
Div. ... Sez. ... N.° ...

OGGETTO ... - 2 -

b) Il posto Rdg A/F alle ore 11,25 dichiarava regolare servizio sulla sua onda normale di lavoro di Kc/s 4781 (Servizio 3) e non poteva quindi ricevere la richiesta di rilevamenti del velivolo Baltimore (OJHH) effettuata sulla frequenza di soccorso di Kc/s 6500.

c) Tuttavia per iniziativa dell'operatore di servizio, il quale intercettava sulla sua onda di lavoro (4781 Kc/s) una comunicazione tra la C.A.V. 130 e l'aereo Dant Z 506 (3749) che menzionava l'esercitazione stessa sulla frequenza del soccorso, il radiogoniometro di Cagliari alle ore 11,38 passava in ascolto su 6500 Kc/s.

d) Alle ore 12,08 cioè verso la fine dell'esercitazioni stesse, è pervenuto il telegramma della Direzione del Soccorso di Centocelle che annunziava l'esercitazioni in parola.

Poichè tanto Bologna che Cagliari dimostrano di non essere stati tempestivamente preavvisati, si ha motivo di ritenere che i preavvisi stessi non siano stati inoltrati con sufficiente anticipo.

I Centri su menzionati sono stati tuttavia invitati a mettere maggiore impegno sull'espletamento del loro servizio.=

L'ISPETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI
(Gen. Col. A.A.r.n.= A. De Vincentis)

A. De Vincentis

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

2191

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

54A.

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

To : Senior Operations Officer, RAF Ciampino.

Date : 21st January 1947.

Ref : AFSC/48/1/AIR. Ext : 567.

AIRCRAFT SAFETY LIAISON.

The attached are forwarded to you for your information. I would be grateful if you could also bring them to the notice of the American Operation Service.

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

SERVIZIO R... A E SOCCORSO

Centocelle, li 13/1/47

ALL'UFFICIALE DI COLL...GAMEN
dell'A.F.S.C. F/O Bou... TO
ROMA

Prot. N° 1723/C16

53A

Oggetto: Efficienza velivoli soccorso alla data del 13/1/1947.-

Base	N°	Efficienza	! Inefficien.
Brindisi	13	=	13
Cadimare	2	=	2
Cagliari	4	2	2
Taranto	16	10	6
Venezia	2	=	2
Vigna di Valle	4	1	3

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Linate	1 Baltimore Efficiente
Aeroporto Guidonia	1 Baltimore Efficiente
Aeroporto Lecce	1 Caccia Efficiente

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO ★ CENTOCELLE

1150

2193

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

5DA

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

To : Italian Air Ministry
Research and Rescue Service Centocelle.

Date : 18th January 1947

Ref. : AFSC/AS/1/AIR.

AIRCRAFT SAFETY LIAISON.

As a result of your letters Ref 170329/C/86 Cell. and 1629//C/1 from Research and Rescue Service, Centocelle, copies have been forwarded to the appropriate authorities for their information and action.

2. A copy of the covering letter is enclosed for your information. 5DA

3. It is hoped that this will produce the desired result.

E. Bacall F/O

for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2194

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

57 A

From : AIR Forces Sub Commission, A.C., Rome.

To : A.H.Q. Italy, A.A.F., G.C.F.
E.A.T.S. H.Q. Maxlaeles, Germany.

Date : 18th January 1947

Ref. : AFSC/42/1/AIR.

AIRCRAFT SAFETY LIAISON.

1 - USA & Cmd

The attached copies of 2 letters received by this Headquarters from the Italian Air Ministry are forwarded to you for your information and action.

2. The lack of liaison by Allied Units in such cases as stated in their letter Ref. 173329/c/86 Coll. is quite frequent and causes unnecessary strain on the Aircraft Safety Organisation.

3. It is requested that Units be reminded that the Italian Aircraft Safety is operating for the benefit of any aircraft operating in the Italian Area and that once the Aircraft Safety Officers have been requested to help in the search for an aircraft it must be kept fully informed of all developments.

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1147

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

50 A
(T 1

From : Research and Rescue Service, Centocelle.

To : The Liaison Officer of the AAFSS, F/O SCOLA, Rome.

Date : 23rd December, 1946.

Ref. : 1629/S.1.

REPORT ON THE SEARCH OF AIRCRAFT No. 7769.

Following the telephone call received from the American Base Operations of Ciampino about an S.O.S. message transmitted by an aeroplane of an unknown nationality and with flights number 7769, which was picked up by the American receiving station of Pisa, the Central Search and Rescue Service has elucidated the inquiry as shown on the attached "Ricerca Velivolo" (search for aircraft) form.

It is pointed out that owing to the discrepancies of times when the signal was received and the place from which the signal originated, and as no American or British Command was aware of the passage of this aircraft, where it came from, its destination, the information given us by the American Base Operations was considered problematical.

The various pieces of information as a whole lead us to think that the signal was either not seriously meant or completely without foundation.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE
Col. A.A.R.N. DEL MONTE.

TRANSLATED BY LIEUT. DOLI.

1147

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

SOS
A1

RESCUE CENTRE OF CENTOCELLE.

SEARCH FOR AIRCRAFT.

Signalled from A.B.O. Ciampino at 11,00 hrs A on 21/12/46
Type ? Aircraft Number ? Flight Number 7769
Call sign ? R.T. ? Radio ?
Pilot ? Base ?
Departed from ? Time ?
Destination ? ETA ?

11,00 hrs. Signal from ABO Ciampino referring to S.O.S. heard by R.D.G. Pisa (American) relating to aircraft with Number 7769. Information arrives through Maj. BOTH.

11,05 hrs. Telephoned Milan to make contact with Pisa.

11,10 hrs. Asked A.B.O. for the frequency used by aircraft 776y for S.O.S. Answer : Kc/s 6440.

11,15 hrs. Signalled Milan the frequency 6440 Kc/s S.O.S. signal aircraft 7769.

11,20 hrs. Asked A.B.O. for the time when Pisa picked up signal; they answer 11,05 hrs.

11,45 hrs. Received signal from Milan stating that Pisa A.B.O. had signalled that the S.O.S. was transmitted from about 5 miles from Pisa. They know nothing more.

11,50 hrs. Signalled the above information to A.B.O. Ciampino.

15,05 hrs. Asked A.B.O. Ciampino and Milan for further information; Nil.

15,53 hrs. Received information from our RDG that the RDG of Pisa (American) informs that at approx 09,00 hrs a signal was received, presumed to be an S.O.S. but not confirmed.

15,55 hrs. Signalled A.B.O. Ciampino above information.

15,58 hrs. Received information from Milan who stated that A.B.O. Pisa say the signal came presumably from the sector of the Yugoslav Coast. C.C.R.S. Venice was informed immediately in order that they could request information from the DAF of Udine.

16,10 hrs. C.C.R.S. Venice answers that the DAF of Udine knows nothing about this matter

17,20 hrs. Informed Milan of the news from Venice.

17,25 hrs. To sum up : No American Command in Italy knows of the passing of this a/c. It is shown that discrepances exist as to the time of sending of the S.O.S.

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

SOS/T

RESCUE CENTRE OF CENTOCELLE.

SEARCH FOR AIRCRAFT.

Signalled from A.B.C. Ciampino at 11,00 hrs A on 21/12/46
Type ? Aircraft Number ? Flight Number 7769
Call sign ? R.T. ? Radio ?
Pilot ? Base ?
Departed from ? Time ?
Destination ? ETA ?

11,00 hrs. Signal from ABC Ciampino referring to S.O.S. heard by R.O.C. Pise (American) relating to aircraft with Number 7769. Information arrives through Maj. BOTH.

11,05 hrs. Telephoned Milan to make contact with Pise.

11,10 hrs. Asked A.B.C. for the frequency used by aircraft 7769 for S.O.S. Answer : Kc/s 6440.

11,15 hrs. Signalled Milan the frequency 6440 Kc/s S.O.S. signal aircraft 7769.

11,20 hrs. Asked A.B.C. for the time when Pisa picked up signal; they answer 11,05 hrs.

11,45 hrs. Received signal from Milan stating that Pisa A.B.C. had signalled that the S.O.S. was transmitted from about 5 miles from Pisa. They know nothing more.

11,50 hrs. Signalled the above information to A.B.C. Ciampino.

15,05 hrs. Asked A.B.C. Ciampino and Milan for further information; Nil.

15,53 hrs. Received information from our RDG that the RDG of Pisa (American) informs that at approx 09,00 hrs a signal was received, presumed to be an S.O.S. but not confirmed.

15,55 hrs. Signalled A.B.C. Ciampino above information.

15,58 hrs. Received information from Milan who stated that A.B.C. Pisa say the signal came presumably from the sector of the Yugoslav Coast. C.C.R.S. Venice was informed immediately in order that they could request information from the DAF of Udine.

16,10 hrs. C.C.R.S. Venice answers that the DAF of Udine knows nothing about this matter

17,20 hrs. Informed Milan of the news from Venice.

17,25 hrs. To sum up : No American Command in Italy knows of the passing of this a/c. It is shown that discrepances exist as to the time of sending of the S.O.S.

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

17,30 hrs. In absence of further information it has been decided to end the search.

Sig. of Duty Officer
S/Lt. Giovanni LEVI

TRANSLATED BY LAC. DGSI.

Centocelle, 23 Dicembre 1946 50A

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
- Iº Reparto -

R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELLA
A.A.F.S.C. F/O BOULT

R O M A

Prot.nº 1529/c.1

OGGETTO : Relazione ricerca velivolo 7769.-

In seguito a comunicazione telefonica ricevuta dalla BASE OPERAZIONI AMERICANA DI CIAMPINO di un segnale S.O.S. lanciato da un apparecchio di nazionalità sconosciuta e con numero di volo 7769, segnale captato dal rdg della Stazione Americana di Pisa, questo Centro Ricerca Soccorso ha svolto le ricerche come indicate nel modulo "Ricerca Velivolo"allegato.-

Si osserva che,date le varie discordanze di ore in cui il segnale è stato captato e della zona di provenienza del segnale stesso, e, dato che nessun Comando Americano od Inglese era a conoscenza del passaggio di questo apparecchio nè della sua provenienza e destinazione, la notizia fornitaci dalla Base Operazioni Americana risulta problematica.-

L'insieme delle varie notizie ha lasciato pensare trattarsi di una segnalazione non molto seria od addirittura infondata.-

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

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

R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELLA
A.A.F.S.C. F/O BOULT

R O M A

Prot.n° 1524/cd

OGGETTO : Relazione ricerca velivolo 7769.-

In seguito a comunicazione telefonica ricevuta dalla BASE OPERAZIONI AMERICANA DI CIAMPINO di un segnale S.O.S. lanciato da un apparecchio di nazionalità sconosciuta e con numero di volo 7769, segnale captato dal rdg della Stazione Americana di Pisa, questo Centro Ricerca Soccorso ha svolto le ricerche come indicate nel modulo "Ricerca Velivolo" allegato.-

Si osserva che, date le varie discordanze di ore in cui il segnale è stato captato e della zona di provenienza del segnale stesso, e, dato che nessun Comando Americano od Inglese era a conoscenza del passaggio di questo apparecchio nè della sua provenienza e destinazione, la notizia fornitaci dalla Base Operazioni Americana risulta problematica.-

L'insieme delle varie notizie ha lasciato pensare trattarsi di una segnalazione non molto seria od addirittura infondata.-

COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO CENTRALE

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

1144

1152

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

CENTRALE SOCCORSO DI CE[illegible]OCELLE

RICERCA VELIVOLO

Segnalato da A.B.O. Ciampino alle ore 11.00/A del giorno 21/12/1946

Tipo ? Matricola ? N. di volo 7769

Nominativo ? R. T. ? Radiofonico ?

Pilota ? Base ?

Partito da ? alle ore ?

Destinazione ? ora prevista atterraggio ?

Ore 1100 - Comunicazione da A.B.O. Ciampino circa S.O.S. captato da rdg. Pisa (Amer.) relativo ad apparecchio 7769.- Notizia giunge tramite Maj.BOTH.-

" 11.05 - Telefonato a Milano per contatto con Pisa.-

" 11.10 - Chiesto ad A.B.O. frequenza usata da app. 7769 per S.O.S. - risposta : Kc/s 6440;

" 11.15 - Comunicato a Milano freq.6440 Kc/s segnale S.O.S. veliv.7769;

" 1120 - Chiesto ad A.B.O. ora che Pisa ha captato segnale; rispondono ore 11,05;

" 11.45 - Ricevuto da Milano che Pisa A.B.O. ha comunicato che L'S.O.S. è stato lanciato da circa 5 miglia di distanza da Pisa, non sanno null'altro.-

" 11.50 - Comunicato ad AB.O. Ciampino quanto sopra.-

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

Segnalato da A.B.O. Ciampino alle ore 11.00/A del giorno 21/12/1946

Tipo ? Matricola ? N. di volo 7769

Nominativo ? R. T. ? Radiofonico ?

Pilota ? Base ?

Partito da ? alle ore ?

Destinazione ? ora prevista atterraggio ?

Ore 1100 - Comunicazione da A.B.O. Ciampino circa S.O.S. captato da rdg. Pisa (Amer.) relativo ad apparecchio 7769.- Notizia giunge tramite Maj.BOTH.-

" 11.05 - Telefonato a Milano per contatto con Pisa.-

" 11.10 - Chiesto ad A.B.O. frequenza usata da app. 7769 per S.O.S. - risposta : Kc/s 6440;

" 11.15 - Comunicato a Milano freq.6440 Kc/s segnale S.O.S. veliv.7769;

" 1120 - Chiesto ad A.B.O. ora che Pisa ha captato segnale; rispondono ore 11,05;

" 11.45 - Ricevuto da Milano che Pisa A.B.O. ha comunicato che L'S.O.S. è stato lanciato da circa 5 miglia di distanza da Pisa, non sanno null'altro.-

" 11.50 - Comunicato ad AB.O. Ciampino quanto sopra.-

" 15.05 - Chiesto ad A.B.O. Ciampino ed a Milano ulteriori notizie ; Nil.-

Trovato a alle ore

comunicato esito ricerche a ore

Data

Firma dell'Ufficiale di Servizio

Ten. Luigi Ciarrocca

2202

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

RIC..IESTE NOTIZIE

C. A. V. di:	AEROPORTO	INFORMAZIONI		ESITO RICERCHE
		Richieste ore	Ricevute ore	
Centocelle	Centocelle			
»	Guidonia			
»	Urbe			
»	Frosinone			
»	Perugia			
»	Iesi			
»	Ciampino			
»	Marcianise			
»	Capodichino			
»	Pomigliano			
»	Pisa S. Giusto			
Brindisi	Brindisi			
»	Bari			
»	Foggia			
»	Lecce			
»	Gioia del Colle			
»	S. Vito Taranto			
»	Reggio Calabria			
»	Crotone			
»	Taranto			
Catania	Catania			
»	Palermo			
»	Palermo I.			
Cagliari	Elmas			
»	Monserrato			
»	Alghero			
»	Olbia			
Milano	Milano Linate			
»	Orio			
»	Venegono			
»	Vergiate			
»	Villafranca			
»	Torino			
Venezia	V...			

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

»	Urbe			
»	Frosinone			
»	Perugia			
»	Iesi			
»	Ciampino			
»	Marcianise			
»	Capodichino			
»	Pomigliano			
»	Pisa S. Giusto			
Brindisi	Brindisi			
»	Bari			
»	Foggia			
»	Lecce			
»	Gioia del Colle			
»	S. Vito Taranto			
»	Reggio Calabria			
»	Crotone			
»	Taranto			
Catania	Catania			
»	Palermo			
»	Palermo I.			
Cagliari	Elmas			
»	Monserrato			
»	Alghero			
»	Olbia			
Milano	Milano Linate			
»	Orio			
»	Venegono			
»	Vergiate			
»	Villafranca			
»	Torino			
Venezia	Venezia			
»	Treviso			
»	Trento			
»	Padova			
»	Tissano			
»	Bologna			
»	Campoformido			
»	Verona			

Min. Aeron. - Stab. Fotomecc. - 5-946 (114 C - 1.000)

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

segue

CENTRALE SOCCORSO DI CE[illegible]OCELLE

RICERCA VELIVOLO

Segnalato da ..... alle ore ..... del giorno .....

Tipo ..... Matricola ..... N. di volo .....

Nominativo ..... R. T. ..... Radiofonico .....

Pilota ..... Base .....

Partito da ..... alle ore .....

Destinazione ..... ora prevista atterraggio .....

Ore 15.53 - Ricevuto dal nostro rdg. che rdg. di Pisa (Amer) informa che alle ore 09.00 circa è stato captato un segnale presunto S.O.S. ma non confermato.

" 1555 - Comunicato ad A.B.O. Ciampino quanto sopra.-

" 15.58 - Ricevuto da Milano che ABO Pisa riferisce che segnale proveniva presumibilmente dal Settore Coste Iugoslave.- Subito ~~in~~formato C.C.R.S. Venezia perchè chiedesse notizie al D.A.F. di Udine.-

" 16.10 - Venezia C.C.R.S. risponde che di A.F.D. Udine non sà nulla al riguardo.-

" 17.20 - Comunicato a Milano esito ~~di~~informazioni di Venezia ;

" 17.25 - Riepilogando : Nessun Comando Americano in Italia è informato del passaggio di questo apparecchio.- Viene rilevato discordanza delle ore nelle quali sarebbe stato intercettato l'S.O.S..-

[illegible] si decide di chiudere le ricerche.-

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

Segnalato da

Tipo ..... Matricola ..... N. di volo .....

Nominativo ..... R. T. ..... Radiofonico .....

Pilota ..... Base .....

Partito da ..... alle ore .....

Destinazione ..... ora prevista atterraggio .....

Ore 15.53 - Ricevuto dal nostro rdg. che rdg. di Pisa (Amer) informa che alle ore 09.00 circa è stato captato un segnale presunto S.O.S. ma non confermato.

" 1555 - Comunicato ad A.B.O. Ciampino quanto sopra.-

" 15.58 - Ricevuto da Milano che ABO Pisa riferisce che segnale proveniva presumibilmente dal Settore Coste Iugoslave.- Subito ~~dh~~formato C.C.R.S. Venezia perchè chiedesse notizie al D.A.F. di Udine.-

" 16.10 - Venezia C.C.R.S. risponde che di A.F.D. Udine non sà nulla al riguardo.-

" 17.20 - Comunicato a Milano esito ~~d~~informazioni di Venezia ;

" 17.25 - Riepilogando : Nessun Comando Americano in Italia è informato del passaggio di questo apparecchio.- Viene rilevato discordanza delle ore nelle quali sarebbe stato intercettato l'S.O.S..-

" 17.30 In mancanza di ulteriori notizie si decide di chiudere le ricerche.-

Trovato a ..... alle ore .....

comunicato esito ricerche a ..... ore .....

Data 21 Dicembre 1946

Firma dell'Ufficiale di Servizio

Sten Levi Giovanni

2206

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

RIC..IESTE NOTIZIE

C. A. V. di:	AEROPORTO	INFORMAZIONI		ESITO RICERCHE
		Richieste ore	Ricevute ore	
Centocelle	Centocelle . . .			
»	Guidonia . . .			
»	Urbe			
»	Frosinone . . .			
»	Perugia . . .			
»	Iesi			
»	Ciampino . . .			
»	Marcianise . . .			
»	Capodichino . .			
»	Pomigliano. . .			
»	Pisa S. Giusto . .			
Brindisi	Brindisi . . .			
»	Bari			
»	Foggia			
»	Lecce			
»	Gioia del Colle .			
»	S. Vito Taranto .			
»	Reggio Calabria .			
»	Crotone . . .			
»	Taranto			
Catania	Catania . . .			
»	Palermo . . .			
»	Palermo I. . . .			
Cagliari	Elmas			
»	Monserrato . .			
»	Alghero . . .			
»	Olbia			
Milano	Milano Linate . .			
»	Orio			
»	Venegono . . .			
»	Vergiate . . .			
»	Villafranca . . .			
»	Torino			

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

Poligrafico - 5-96 (114 C - 1.000)

»	Urbe			
»	Frosinone			
»	Perugia			
»	Iesi			
»	Ciampino			
»	Marcianise			
»	Capodichino			
»	Pomigliano			
»	Pisa S. Giusto			
Brindisi	Brindisi			
»	Bari			
»	Foggia			
»	Lecce			
»	Gioia del Colle			
»	S. Vito Taranto			
»	Reggio Calabria			
»	Crotone			
»	Taranto			
Catania	Catania			
»	Palermo			
»	Palermo I.			
Cagliari	Elmas			
»	Monserrato			
»	Alghero			
»	Olbia			
Milano	Milano Linate			
»	Orio			
»	Venegono			
»	Vergiate			
»	Villafranca			
»	Torino			
Venezia	Venezia			
»	Treviso			
»	Trento			
»	Padova			
»	Tissano			
»	Bologna			
»	Campoformido			
»	Verona			

Min. Aeron. - Stab. Fotomeccc. - 5-946 (111/C - 1000)

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

49A
(E)

From : General Staff Italian Air Force
1st Division 2nd Section of assistance to Air Traffic

To : A.T.S.C. A.C. Rome

Date : 17th January 1947

Ref. : 100345/C/DS Coll.

Lack of Liaison

The Search and Rescue Liaison Directorate notifies that some Allied organisations when faced by the necessity to make a search for aircraft who have made a request for help from A.C.C.S.; finding the aircraft fail to notify the C.C.S. concerned of the conclusion of the search. By this they cause the C.C.S. to continue a work no longer necessary.

The I.F.S.C. is requested to advise all the Allied organisations and especially the metropolitan airports yet in Allied hands, when faced with the above situation, to communicate the results of the search to our search and rescue organisations.

FOR CHIEF OF STAFF
By order of the DIRECTOR OF STAFF

Translated by Mr. E.T. SUTTON

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

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

491 Mod. 122°

Roma 13 GEN 1947 19 A

Stato Maggiore R. Aeronautica Militare
1° REPARTO
2° Sezione Ass.Traffico Aereo
Prot. N.° 100329/C Allegati 86 Cdi

Risposta al f.° N.° del

OGGETTO Disservizi.-

All'AIR FORCES SUB COMMISSION,
A.C.
= R O M A =

Da Direzione Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso segnala che qualche Ente Alleato, allorquando si verifica la necessità di procedere a ricerche di velivoli, chiede l'assistenza di nostri C.C. R.S. e, ma a ritrovamento avvenuto, non si preoccupa di segnalare a detti CC.R.S. l'esito delle ricerche facendo sì che essi continuino ad eseguire un lavoro non più necessario.

Si pregherebbe codesta A.F.S.C. di voler avvertire tutti gli Enti Alleati e specie gli aeroporti Metropolitani ancora in mano alleata, perchè nei casi sopra esposti l'esito delle ricerche sia tempestivamente comunicato ai nostri organi di ricerca e soccorso.=

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELL'ORDINE
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

Per copia conforme all'originale
IL S.Ten. Pubblico Ufficiale

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

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

1° REPARTO — A.C.

2^ Sezione Aer.Traffico Aereo — = R O M A =

Tel. N.° 100329/C Allegati 86 Cal

Risposta al f.° N.° del

OGGETTO Disservizi.-

La Direzione Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso segnala che qualche Ente Alleato, allorquando si verifica la necessità di procedere a ricerche di velivoli, chiede l'assistenza di nostri C.C. R.S. e, ma a ritrovamento avvenuto, non si preoccupa di segnalare a detti CC.R.S. l'esito delle ricerche facendo sì che essi continuino ad eseguire un lavoro non più necessario.

Si pregherebbe codesta A.F.S.C. di voler avvertire tutti gli Enti Alleati e specie gli aeroporti Metropolitani ancora in mano alleata, perchè nei casi sopra esposti l'esito delle ricerche sia tempestivamente comunicato al nostro organo di ricerca e soccorso.=

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
D'ORDINE
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

1141.

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

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

184
(t)

From : Searchs & Rescue Service - Centocelle.

To : A.F.S.C., A.C., Rome. (Attn. F/O BOULT).

Date : 20th December, 1946.

Ref. : 1615/01.

REPORT ON SEARCH FOR C47 # 6373.

On the 13/12 at 1750 hrs the American Base Operations of Ciampino notified this CCRS that the C 47 aircraft # 6373 which left Oberpfafenhofn (Germany) for Ciampino was missing and requested that a search be initiated.

This Centre, in accordance with the information received, carried out a search for the aircraft as is reported in this letter.

1755 The information with all data received is communicated to the Milan CCRS. Milan replies stating that no information regarding this a/c has been received by them.
1800 Sent to Venice radiogram 0341/RV giving information and asking to have it broadcast.
1915 A.B.O. communicates that a/c 6373 would have landed at Verona - Villafranca Airport.
1917 Long Distance exchange is called to obtain telephone communication with Verona. Replies that line is interrupted.
2005 Venice replies that a/c C 47 has not landed at Bologna, Treviso, Padova or Udine. Searches continue.
2010 Information from CCRS Venice is forwarded to A.B.O.
2030 SVH 0345/RV transmitted to Cagliari airport asking again if a/c did in fact land at this airport.
2050 From CCRS Venice is received signal SVH 795 in which it is reported that the CCRS has received an official message from Ferrara. Therein it is said that near Berco di Ponte Lagoscuro di Ferrara, after stoppage, an allied twin engined transport aircraft landed with aboard 4 servicemen who are unhurt. The crew, left the a/c in an unknown direction.
2055 The message received from Venice is passed on to A.B.O.
2400 Signal ODD 0346 is communicated to CCRS of Venice asking for confirmation of the informatio received on official signal from Ferrara. Further is asked the CCRS to inform the Padova Allied Command and to use the Carabinieri Command of Ferrara to trace the crew of the a/c.
0045 ODD 0347/RV is sent to II ZAT, Padova, and to General Staff of the Air Ministry reporting the accident.

REMARKS.

From later communication received from A.B.O. Ciampino it was learned that the crew of the a/c in question had gone to Bologna making use of a hired car.
The department of the crew that abandoned the crashed a/c without even handing it over to the Police is to be noted.

8/1
W/T A 72

TRANSLATED BY Mr. F.W. BURTON.

THE DIRECTOR OF RESCUE & SEARCH SERVICES
Col. [illegible] (ACTG).

1170

488

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE li 20/12/946

1615/C1

ALL' UFFICIO DI STATO MAGGIORE 1° REPARTO
R O M A

ALL' UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'A.F.S.C.
P/O BOULT - Via Veneto -
R O M A

OGGETTO: RELAZIONE RICERCA VELIVOLO C.47 n° 6378.

Il giorno I0/I2 alle ore I7,50 l'American Base Operation di Ciampino comunicava a questo C.C.R.S. che venissero effettuate le ricerche del velivolo C.47 n°6378 partito da Oberpfafenhofn(Germania)diretto a Ciampino.

Questo Centro,in base alle indicazioni ricevute,eseguiva la ricerca del velivolo,come nella presente relazione viene riportato.

Ore I7,55 La notizia ricevuta con tutti i dati comunicati viene trasmessa al C.C.R.S. di Milano. Milano risponde dicendo di non aver avuto alcuna notizia dell'aereo.

Ore I8 Viene inviato a Venezia radio N°034I/RV comunicando notizia e di riferire.

Ore I9,I5 A.B.C.comunica che aereo 6378 avrebbe atterrato a Verona-Aeroporto Calzoni.

Ore I9,I7 Viene chiamata Long Distance per aver comunicazione con Verona.Risponde che la linea è interrotta.

Ore 20,05 Venezia risponde che aereo C.47 non risulta atterrato a Bologna,Treviso,Padova,Udine.Le ricerche in corso continuano.

Ore 20,I0 Comunicate le notizie giunte da C.C.R.S. Venezia sono comunicate alla A.B.C.

I139

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

OGGETTO: RELAZIONE RICERCA VELIVOLO C.47 n° 6378.

Il giorno I8/I2 alle ore I7,50 l'American Base Operation di Ciampino comunicava a questo C.C.R.S. che venissero effettuate le ricerche del velivolo C.47 n°6378 partito da Oberpfafenhofn(Germania)diretto a Ciampino.

Questo Centro,in base alle indicazioni ricevute,eseguiva la ricerca del velivolo,come nella presente relazione viene riportato.

Ore I7,55 La notizia ricevuta con tutti i dati comunicati viene trasmessa al C.C.R.S. di Milano. Milano risponde dicendo di non aver avuto alcuna notizia dell'aereo.

Ore I8 Viene inviato a Venezia radio N°034I/RV comunicando notizia e di riferire.

Ore I9,I5 A.B.O.comunica che aereo 6378 avrebbe atterrato a Verona-Aeroporto Calzoni.

Ore I9,I7 Viene chiamata Long Distance per aver comunicazione con Verona.Risponde che la linea è interrotta.

Ore 20,05 Venezia risponde che aereo C.47 non risulta atterrato a Bologna,Treviso,Padova,Udine.Le ricerche in corso continuano.

Ore 20,I0 Comunicate le notizie giunte da C.C.R.S. Venezia sono comunicate alla A.B.O.

Ore 20,30 Si trasmette un S.V.H. n°0345/RV all'Aeroporto di Calzoni richiedendo se aereo risulta atterrato in quell'aeroporto.

ore 20,50 Giunge da C.C.R.S. Venezia S.V.H. n°793 nel quale è riportato telegramma di Stato ricevuto da Ferrara.In esso è detto

che in località di Barco di Ponte Lagoscuro di Ferrara,in seguito avaria,atterrava bimotore alleato da trasporto con a bordo 4 militari incolumi.L'equipaggio,illeso,si èb allontanato in direzione imprecisata.

Ore 20,55 Viene comunicato il messaggio ricevuto da Venezia alla A.B.O.

I137

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

Ore 2400 Viene trasmesso il messaggio ODD N°0346/RV al C.C.R.S. di Venezia per chiedere conferma delle notizie comunicate con radio di Stato da Ferrara. Si richiedeva inoltre di informare il Comando Alleato di Padova e di chiedere al Comando Carabinieri di Ferrara di rintracciare i componenti l'equipaggio dell'apparecchio.

Ore 0045 Si trasmette ODD n°0347/RV al Comando II^ZAT Padova ed all'Ufcio di Stato Maggiore dell'A.M. comunicando l'avvenuto incidente

---

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

Da ulteriori comunicazioni da parte dell'A.B.O. Ciampino si è appreso che l'equipaggio del velivolo in questione erasi recato a Bologna con una autovettura noleggiata.

Da rilevare il comportamento dell'equipaggio che abbandonava il velivolo incindentato senza nemmeno provvedere alla sua consegna alla Polizia.

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

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

47A
(E)

From : Search and Rescue Services
Centocelle

To : General Staff Office of the I.A.F.
Rome
A.F.S.C. A.C. Rome (F/O Boult)

Date : 13th December 1946

Ref. : 1600/31

Subject: FORWARDING OF REPORTS

Enclosed herewith are 2 copies of the report on the search for a convoy - Dredge "Cagliari" and tug "Sulcis" which took place on the 4th and 5th December.

This search was effected by the C.S.R.S. of Rome and Elmas.

THE DIRECTOR OF SEARCH AND RESCUE SERVICES
Col. A. DEL MONTE

Translated by Mr. F.W. HINTON

A98

2218

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

478

Centocelle, 19Dicembre 19..

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI S.M. DELL'A.M.

R O M A

ALL'UFFICIO DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/O BOULT

R O M A

Prot.n° 1600/61

OGGETTO : Trasmissione relazione.-

Allegata si trasmettono n° 2 copie della relazione sulla missione di soccorso relativa alla ricerca convoglio - Draga "Cagliari" e Rimorchiatore"Sulcis" effettuata nei giorni 4 e 5 Dicembre c.a. dai Centri Soccorso di Roma e di Elmas.-

IL [illegible]
(Col. A[illegible] A. del Monte)

1136

47B
(t)

Search and Rescue Services

To : General Staff Italian Air Force
1st Division Rome

Air Ministry
Directorate of Telecommunication Rome

Date : 14th December 1943

Subject: CONVOY SEARCH FOR TRANSPORT "SCALIA" AND TUG "SULCIS" WESTERN COAST OF SARDINIA

Operations by SOCS Rome on 4/12/43

JUN

15,30 hours Received from SOCS Elmas signal from Navy at Cagliari. Request reconnaissance between Alghero and Carloforte (see Tono 1^a. 1 attached).

15,05 hours Received from Elmas orders for rescue operations with seaplane ASW 3 orders originated by local S.O.C.S. (see Tono 2)

15,11 hours Elmas communicates take off of ASW 3 at 15,00 2 hours. (see Tono 3)

15,2[illegible] hours ASW 3 signals bad weather conditions and returns to base.

15,45 hours General Staff of the Navy informed

15,47 hours ASW 3 signals landing at 14,50 2 hours.

16,06 hours With SVE 0450/RV Elmas asks if search is to be continued on 5/12/43 (see Tono 4)

16,12 hours With SVE 0456/RV we reply to Elmas to hold contact with the Marisardegna Command and make eventual agreements (see Tono 5)

OPERATIONS OF 5th S.O.C.S. ROME ON 5/12/43

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

Subject: SOVIET RESCUE SEAPLANE "BERIEV" AND TWO "SPECIAL" MISSIONS OFF WESTERN COAST OF SARDINIA

FOR

Operations by CCRS Rome on 4/12/46

TIME

15,30 hours — Received from CCRS Elmas signal from Navy at Cagliari. Request reconnaissance between Alghero and Orbetello (see Fono 1, 2 attached).

15,05 hours — Received from Elmas orders for rescue operations with seaplane MSN 3 orders originated by local C.C.R.S. (see Fono 2)

15,15 hours — Elmas communicates take off of MSN 3 at 15,00 2 hours (see Fono 3)

15,27 hours — MSN 3 signals bad weather conditions and returns to base.

15,45 hours — Naval Staff of the Navy informed

15,47 hours — MSN 3 signals landing at 14,70 2 hours.

16,05 hours — With SVH 0165/RV Elmas asks if search is to be continued on 5/12/46 (see Fono 4)

16,12 hours — With SVH 0232/RV we reply to Elmas to hold contact with the Marisarigne Command and make eventual agreements (see Fono 5)

OPERATIONS OF THE C.C.R.S. ROME ON 5/12/46

08.16 hours — Received SVH 0478/RV from Elmas notifying early departure of rescue seaplane for continuation of the search (see Fono 6)

113

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

07,55	hours	Times C.C.R.S. signals to 140 Squadron the order to proceed with searches (see fono 7)
07,58	hours	We transmit to Elmas fono SVH 0466/RV confirming the SVH/0472/RV and assuring listening watch on 2500 Kcs (see fono 8)
08,20	hours	A rescue seaplane ASRV 3 takes off at 08,16 (see fono 9)
08,30	hours	ASRV 3 is at Cape Mannu.
10,08	hours	ASRV 3 communicates sighting of tug and dredger sheltered in the lee of the coast 10,02 position base and returning to base mission completed.
10,18	hours	ASRV 3 communicates expect to arrive Cagliari 10,35 hours.
10,55	hours	From Elmas SVH 0479/RV to end search (see fono 10)
11,55	hours	Elmas communicates landing ASRV 3 with SVH 0487 RV (see fono 11)

The Director of the CCRS
(Maj. Pilot Ennaro Scarfino)

The Duty officer

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

09,30	hours	ASRU 3 [illegible]
10,00	hours	ASRU 3 c.mm.cates sighting of tug and dredger sheltered in the lee of the coast 10,02 position fixed and returning to base mission accomplished.
10,15	hours	ASRU 3 communicates expect to arrive Cagliari 10,30 hours.
10,55	hours	From Dimas SVI 0477/RV to end search (see fono 10)
11,55	Hours	Dimas communicates landing ASRU 3 with SVI 0477 RV (see fono 11)

The Director of the CCRS
(Magj. Pilot Lemmaro Searfino)

The Duty officer

1134

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

OBSERVATIONS BY THE DIRECTOR OF THE C.G.R.S.

The Almas C.G.R.S. operated very successfully during the search for the convoy and demonstrated the high standard of training of all the personel but with special emphasis on the flying crew.

The Cant Z aircraft left punctually on the 4th after receiving the operational orders ignoring the bad weather conditions and it is just because of a worsening of these conditions that the aircraft had to give up the search which would certainly have found the lost ships.

On the 5th December, the weather having improved, the search was continued with a positive result.

So, the searches started the day before were brought to a successfull conclusion.

The R.T. contacts between the aircraft and the ground station of Almas was most satisfactory and played a major part in bringing the rescue to it's successful conclusion.

THE DIRECTOR OF THE CGRS
Col. A. DEL MONTE

Translated by Mr. P.M. BURTON

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

receiving the operational orders ignoring the bad weather conditions and it is just because of a worsening of these conditions that the aircraft had to give up the search which would certainly have found the lost ships.

On the 5th December, the weather having improved, the search was continued with a positive result.

So, the searches started the day before were brought to a successfull conclusion.

The R.I. contacts between the aircraft and the ground station of Lioas was most satisfactory and played a major part in bringing the rescue to it's successful conclusion.

THE DIRECTOR OF THE SCAS
Col. A. DEL MONTE

Translated by Mr. F.W. BURTON

1132

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

47B

Centocelle lì 14 Dicembre 1946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
DELL'A.M. - I° Reparto -
R O M A

Prot.n° _____

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
- Direz.Telecomunicazioni -
R O M A

OGGETTO : Ricerca convoglio - Draga "Cagliari" e Rimorchiatore "Sulcis" - Coste Sardegna Occidentale.-

Operazioni giorno 4/12/1946 del C.C.R.S. di Roma:

RIMORCHIATORE :

Ore 1500 - giunto dal C.C.R.S. di Elmas tele della Marina Cagliari richiedente ricognizione tra Alghero e Oristano (vedi fono allegato n° 1).-

Ore 1505 - Giunto da Elmas ordine operazione dato dal C.C.R.S. locale per idrosoccorso ASRU3- (vedi fono n°2).-

Ore 1511 - Elmas comunica decollo dell'ASRU3 avvenuto alle 1350/Z.-(Vedi fono n°3).-

Ore 1526 - ASRU3 segnala tempo proibitivo e rientro alla Base.-

Ore 1545 - Data comunicazione allo S.M. della Marina.-

Ore 1547 - ASRU3 comunica ammaraggio avvenuto alle ore 1450/Z.-

Ore 1605 - Con SVH 0468/RV Elmas chiede se deve continuare ricerche per giorno 5/12 (Vedi fono n°4).-

Ore 1612 - Con SVH 0838/RV rispondiamo ad Elmas di tenersi in contatto col Comando Marisardegna e prendere eventuali accordi (vedi fono n°5).-

Operazioni giorno 5/12/1946 del C.C.R.S. di Roma :

Ore 0816 - Giunto SVH 0472/RV da Elmas che avvisa l'imminente partenza dell'idrosoccorso per continuazione ricerche (vedi fono n°6).

Ore 0855 - C.C.R.S. Elmas comunica alla 140ª Squadriglia l'ordine di prosecuzione ricerche (vedi fono n°7).-

0880858 - Trasmettiamo ad Elmas fono SVH 0806/RV, confermando l'SVH 0472/RV ed assicurando ascolto continuo su 6500/Kc/S (vedi fono n° 8).-

Ore 0920 - Un idrosoccorso ASRU3 decolla ore 0915 (vedi fono n°9);-

Ore 0950 - ASRU3 si trova a Capo Mamur.

Ore 1003 - ASRU3 Comunica avvistamento rimorchiatore et draga ridossati alle coste ore 1002 -posizione Base- et rientro Base per fine missione

Ore 1016 ASRU 3 comunica che conta di arrivare a Cagliari alle ore

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

Prot.n° _____

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
- Direz.Telecomunicazioni -

R O M A

OGGETTO : Ricerca convoglio - Draga "Cagliari" e Rimorchiatore "Sulcis" - Coste Sardegna Occidentale.-

Operazioni giorno 4/12/1946 del C.C.R.S. di Roma:

RIMORCHIATORE :

Ore 1590 - giunto dal C.C.R.S. di Elmas tele della Marina Cagliari richiedente ricognizione tra Alghero e Oristano (vedi fono allegato n° 1).-

Ore 1505 - Giunto da Elmas ordine operazione dato dal C.C.R.S. locale per idrosoccorso ASRU3- (vedi fono n°2).-

Ore 1511 - Elmas comunica decollo dell'ASRU3 avvenuto alle 1350/Z.-(Vedi fono n°3).-

Ore 1526 - ASRU3 segnala tempo proibitivo e rientro alla Base.-

Ore 1545 - Data comunicazione allo S.M. della Marina.-

Ore 1547 - ASRU3 comunica ammaraggio avvenuto alle ore 1450/Z.-

Ore 1605 - Con SVH 0468/RV Elmas chiede se deve continuare ricerche per giorno 5/12 (Vedi fono n°4).-

Ore 1612 - Con SVH 0838/RV rispondiamo ad Elmas di tenersi in contatto col Comando Marisardegna e prendere eventuali accordi (vedi fono n°5).-

Operazioni giorno 5/12/1946 del C.C.R.S. di Roma :

Ore 0816 - Giunto SVH 0472/RV da Elmas che avvisa l'imminente partenza dell'idrosoccorso per continuazione ricerche (vedi fono n°6).

Ore 0855 - C.C.R.S. Elmas comunica alla 14C^ Squadriglia l'ordine di prosecuzione ricerche (vedi fono n°7).-

Ore 0858 - Trasmettiamo ad Elmas fono SVH 0806/RV, confermando l'SVH 0472/RV ed assicurando ascolto continuo su 6500/Kc/S (vedi fono n° 8).-

Ore 0920 - Un idrosoccorso ASRU3 decolla ore 0915 (vedi fono n°9);-

Ore 0950 - ASRU3 si trova a Capo Mamur.

Ore 1003 - ASRU3 Comunica avvistamento rimorchiatore et draga ridossati alle ore 1002 -posizione Base- et rientro Base- per fine missione

Ore 1016 ASRU 3 comunica che conta di arrivare a Cagliari alle ore 10,35-

Ore 1055 - Giunto da Elmas S.V?H. 0473/R.V. per fine ricerche (vedi fono n°10.

Ore 1155 - Elmas con S.V.H.0477/R.V. comunica ammaraggio ASRU3 (vedi

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.C.R. DI ZENNARO Serafino)

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

1132/-

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO

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

OSSERVAZIONI DEL DIRETTORE SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Il C.C.R.S. di Elmas ha operato ottimamente durante le varie fasi delle ricerche del convoglio ed ha dimostrato l'ottimo grado di addestramento del personale tutto ed in particolare dell'equipaggio del velivolo.-

Il velivolo Cant Z il giorno 4 è partito puntualmente dopo l'ordine di operazione nonostante le condizioni atmosferiche avverse, ed appunto per il peggioramento di queste, ~~Madrau~~ ha dovuto rinunciare al proseguimento delle ricerche che avrebbero certamente portato al ritrovamento dei naufraghi.-

Il giorno 5 dicembre, essendo alquanto migliorate le condizioni metecrologiche, le ricerche hanno potuto proseguire con risultato positivo, portando così a buon fine le ricerche iniziate il giorno precedente.-

Il collegamento R.T. tra il velivolo e la stazione a terra di Elmas è stato ottimo ed è confermato dal felice esito della missione di soccorso.-

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

47C
(t)

C.C.R.S. (CHAS)

12,05 hours From the port captain received following signal: "Absolute priority 383 Stop No news of convoy composed of dredger Scaliari and tug Sulcis left Alghero yesterday for Cristanotop is tempest is raging on western coast of Sardinia we are preoccupied for the fate of the convoy Stop Request air reconnaissance be made around cape Berargiu near which the convoy was yesterday 3rd at 17.00 hours Stop Results of reconnaissance to be urgently communicated this command Stop. Col. Speialetti Port Commendant."

14,10 hours Phoned 140 squadron TQ to ready one rescue seaplane.

From 14,10 to 14,24 Tried to obtain W/T contact with C.C.R.S. Rome through the local CAV and listening post IIB

14,25 hours Not having made contact with Rome CCRS gave following orders to 140 Squadron:
" Base/Air Rescue Chief./ Seaplane CANT z 506 RT call sign ASNU 2 take off immediately for search for convoy composed of dredger Scaliari and tug Sulcis Position around Cape Berargiu near which the convoy was last on the 3rd at 17,00 Hours/./ Convoy left Alghero for Cristano/./ Capt. Intaffio"

14,26 hours Agreement reached with the Squadron Commander Captain Toschi 1st pilot of seaplane ASNU 2 on the zone to be searched.

14,30 hours Take off ASNU 2

21,53 hours " Sent to CCRS Centocelle:
Follows telegram from Cagliari Navy C.C./Absolute priority 383 Stop No news of convoy composed of dredger Scaliari and tug Sulcis left Alghari yesterday for Cristano Stop is tempest is raging on western coast of Sardinia we are preoccupied for the fate of the convoy Stop Request air reconnaissance be made around cape Berargiu near which the convoy was yesterday 3rd at 18,00

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

air reconnaissance be made around Cape Marargiu
near which the convoy was yesterday 3rd at 16.00
hours Stop Results of reconnaissance to be urgen-
tly communicated this command Stop. Col. Speialetti
Port Commandant."

14,10 hours — Ordered 110 squadron HQ to ready one rescue seaplane.

From 14,10 to 14,24 — Tried to obtain W/T contact with C.C.S.S. Rome through the local CAV and listening post 116

14,25 hours — Not having made contact with Rome CCRS gave following orders to 110 Squadron:
" Cant/MV Air Rescue Plane/. Seaplane CANT Z 506 B" call sign ASRU 3 take off immediately for search for convoy composed of dredger Cagliari and tug Sulcis location around Cape Marargiu near which the convoy was last on the 3rd at 16,00 hours/. Convoy left Alghero for Cristano./ Capt. Metaffo"

14,30 hours — Agreement reached with the Squadron Commander Captain Tocchi 1st pilot of seaplane ASRU 3 on the zone to be searched.

14,50 hours — Takes off ASRU 3

14,55 hours — Sent to CCRS Cartocelle:
" Follows telegram from Cagliari Navy F. . /. Absolute priority Top Stop To-wave of convoy composed of dred or Cagliari and tug Sulcis left Alghero yesterday for Cristano Stop As tempest is raging on western coast of Sardignia we are preoccupied for the fate of the convoy Stop Request air reconnaissance be made around cape Marargiu near which the convoy was yesterday 3rd at 16,00 hours Stop Results of reconnaissance to be urgently communicated this Command Stop Col. Speialetti Port Commandant" Captain Metaffo"

16,00 hours — Signal to Flying control following text:
" Seaplane CANT Z 506 ASRU 3 will take off for a research near Cape Marargiu in the west coast of Sardignia."

1131

16,00 hours — Telephoned CAV of the departure of ASRU 3

1130

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

15,28 hours — Contact between IIE and ASAU 3

15,00 hours — " I transmit the following message to CORS Centocelle To 41C Squadron and for information to CORS Centocelle - C/CS AV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane CANT Z 506 AS call sign ASAU 3 will take off immediately for search for a convoy composed of Dredger Cagliari and tug Ciloia. Search to take place in the zone around Cape Marargiu near which convoy last sighted 16,00 hours 3rd/./ Convoy left Alghero for Oristano/./ Captain Mataffo

15,24 hours — " Transmit to CORS Centocelle:
C/CS AV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane Cant Z 506 ASAU 3 took off 15,0 a Hours Captain of crew Captain Toschi/./ Captain Mataffo"

15,42 hours — Contact established between IIE and ASAU 3 Received following:
" Returning to base, owing bad weather conditions".

15,55 hours — Contact between IIE and ASAU 3

16,10 hours — Contact between IIE and ASAU 3 Received following:
"Returning to base"

16,15 hours — From ASAU 3 "Closing station"

16,30 hours — Landing of seaplane CANT Z 506 ASAU 3

16,05 hours — Following signal sent to CORS Centocelle
" C/CS AV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane Cant Z 506 ASAU 3 Because of worsening of weather landed at 16,30 Z hours/./ Negative result request instructions if search is to be continued on the 4th December/./ Captain Mataffo

16,05 hours — Telephoned Port Captain Col. Agnoletti informing him of the result of the mission and coming to an agreement on the probable continuation of the search.

16,10 hours — Notified CAV and Flying Control of return of aircraft.

16,30 hours — Received from CORS Centocelle following signal:
" C/CS AV Ref your signal ... date/./ Keep contact

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

which convoy last sighted 15.(C hours 3rd/./ Convoy left Alghero for Cristano/./ Captain Natalfo

13,14 hours — Transmit to CCRS Centocelle:
" C-95 RV Air Sea Rescue Plane/./ Seaplane Cent 2 SOS ASNB 3 took off 11.30 2 hours Captain of Comm Captain Toschi/./ Captain Natalfo"

14,25 hours — Contact established between TLC and ASNT 3 received following:
" Returning to base, owing bad weather conditions".

15,2- hours — Contact between TLC and ASNT 3

15,40 hours — Contact between TLC and ASNT 3 received following:
" Returning to base"

15,45 hours — From ASNT 3 "Closing station"

16,00 hours — Landing of seaplane CANT 2 for ASNT 3

16,05 hours — Following signal sent to CCRS Centocelle
" C-95 RV Air Sea Rescue Plane/./ Seaplane Cent 2 SOS ASNB 3 Because of worsening of weather landed 14,30 2 hours/./ Negative result request instructions if search is to be continued on the 5th December/./ Captain Natalfo

16,05 hours — Telephoned Port Captain Col. Spadaletti informing him of the result of the mission and coming to an agreement on the probable continuation of the search.

16,20 hours — Notified CAV and Flying Control of return of aircraft.

16,30 hours — Received from CCRS Centocelle following signal:
" CCRS RV Ref. your signal even date/./ Keep contact with Command Mariscardegna for continuation of search and make agreements/./ Communicate any further news. Col. Del Monte"

16,55 hours — Having already conferred with the Navy-Cagliari I make arrangements with the squadron commander of 140 Squadron Capt. Toschi for continuation of search on 5th December.

1129

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

REMARKS

Radio contact between ILT and ASEU 8 was very satisfactory

The aircraft could'nt complete the mission because of the worsening meteorological condition.

The Duty Officer
Capt. Fil. Umberto MANIERO

Translated by Mr. P.M. BURTON

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

The Duty Officer
Capt. Fil. Umberto LaPorta

Translated by Lt. P.N. BURWICK

1127

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

2234

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

47C

CENTRO CO... DI SOCCORSO
ELMAS

RELAZIONE SULLE OPERAZIONI DI RICERCA SVOLTE IL GIORNO 4 DICEMBRE 1946

Alle ore 14.05 Dalla Capitaneria di Porto riceve il seguente telegramma: PRECEDENZA ASSOLUTA 695 ALT MANCANO NOTIZIE CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ET RIMORCHIATORE SULCIS PARTI= TI IERI DA ALGHERO DIRETTI ORISTANO ALT STANTE TEMPESTA COSTE OCCIDENTALI SARDE NUTRESI PREOCCUPAZIONE CIRCA SORTE CONVOGLIO ALT PRECASI EFFETTUARE RICOGNIZIONE AEREA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST STATO ULTIMA VOLTA ORE 16 IERI CORRENTE TRE ALT NOTIZIE RISULTA= TO RICOGNIZIONE SIANO COMUNICATE D'URGENZA QUESTO COMANDO ALT COLONNELLO SPELIALETTI COMANDANTE DEL PORTO

-"- -"- 14.10 Telefono al Comando 140^ Squadriglia per l'approntamento di un idro soccorso.

Dalle -"- 14.10 alle ore 14.24 Cerco di ottenere il collegamento radio con CCRS Roma tramite la locale CAV at posto d'ascolto ILE.

-"- -"- 14.25 Non essendo riuscito a collegarmi con CCRS Roma consegno alla 140^ Squadriglia il seguente ordine: 0465/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT Z 506 NOMINATIVO R.T. ASRU3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RICERCA CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ET RIMORCHIATORE SULCIS NELLA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST STATO ULTIMA VOLTA ORE 16 GIORNO TRE /./ DETTO CONVOGLIO ERA PARTITO DA ALGHERO PER ORISTANO. Capitano Mataffo

-"- -"- 14.26 Prendo accordi con il Comandante della Squadriglia Capitano Toschi 1° pilota dell'idro ASRU3 sulla zona da esplorare.

-"- -"- 14.50 Decollo ASRU3.

-"- -"- 14.55 Trasmetto al C.C.R.S.-Centocelle: "TRASCRIVESI SEGUENTE TELE PERVENUTO DA MARINA CAGLIARI././ PRECEDENZA ASSOLUTA 695 ALT MANCANO NOTIZIE CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ET RIMORCHIATORE SULCIS PARTITI IERI DA ALGHERO DIRETTI ORISTANO ALT STANTE TEMPESTA COSTE OCCIDENTALI SARDE NUTRESI PREOCCUPAZIONI CIRCA SORTE CONVOGLIO ALT PRECASI EFFETTUARE RICOGNIZIONE AEREA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST STATO ULTIMA VOLTA ORE 16 DI IERI 3 ALT NOTIZIE RISULTATO RICOGNIZIONE SIANO COMUNICATE D'URGENZA A QUESTO COMANDO ALT COLONNELLO SPELIALETTI COMANDANTE DEL PORTO././ CAPITANO MATAFFO"

-"- -"- 1500 Trasmetto al Flying Control il seguente messaggio: "SEAPLANE CANT Z 506 ASRU 3 WILL TAKE OFF FOR A RESEARCH NEAR CAPE MARARGIU IN THE WEST COAST OF SARDINIA".

-"- -"- 15.00 Telefono alla C.A.V. della partenza dell'aereo ASRU 3.

-"- -"- 15.00 Collegamento tra ILE et ASRU 3 .

-"- -"- 15.09 Trasmetto at C.C.R.S. Centocelle seguente messaggio: "AT COMANDO 140^ SQUADRIGLIA ET p.c. C.C.R.S.CENTOCELLE 0465 RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT Z 506 NOMINATIVO R.T. ASRU 3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RICERCA CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ET RIMORCHIATORE SULCIS NELLA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST

STATO ULTIMA VOLTA ORE 15 GIORNO 3 /./ INTTO CONTOGLIO ERA PARTITO DA ALGHERO PER ORISTANO /./ CAPITANO MATAFFO.

Alle ore 15.14 Trasmetto al C.C.R.S. Centocelle: "0464 RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT Z 506 ASRU 3 DECOLLATO AT ORE 13.50 Z. CAPO EQUIPAGGIO CAPITANO TOSCHI /./ CAPITANO MATAFFO

" 15.25 Collegamento tra ILE et ASRU 3 che trasmette il seguente messaggio: "RIENTRO CAUSA TEMPO PROIBITIVO".

" 15.38 Collegamento tra ILE et ASRU 3.

" 15.40 Collegamento tra ILE et ASRU 3 che dà la seguente nota: "RIENTRO"

" 15.46 Da ASRU 3: "CHIUDO STAZIONE"

" 15.50 Ammaraggio dell'idro CANT Z 506 ASRU 3.

" 16.03 Trasmetto al C.C.R.S.Centocelle il seguente tele:"0468/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT Z 506 ASRU 3 CAUSA PEGGIORAMENTO TEMPO AMMARATO AT ORE 14.50 Z /./ ESITO NEGATIVO PREGASI COMUNICARE SE DEVESI CONTINUARE RICERCA GIORNO 5 DICEMBRE /./ CAPITANO MATAFFO"

" 16.05 Telefono al Comandante del Porto Colonnello Spelialetti informandolo dell'esito della missione e prendo accordi per una probabile continuazione ricerche /./

" 16.10 Telefono alla C.A.V. ed al Flying Control il rientro dell'apparecchio.

" 16.30 Ricevo da C.C.R.S. Centocelle il seguente tele: "0803/RV RIFT VOSTRO ODIERNO /./ PER CONTINUAZIONE RICERCHE PORTARSI IN CONTATTO COL COMANDO MARISARDEGNA ET PRENDERE ACCORDI OPPORTUNI IN MERITO /./ COMUNICARE EVENTUALI NOVITA'.COLONNELLO DEL MONTE".

" 16.35 Avendo già conferito con Marina-Cagliari prendo accordi col Comandante la 140ª Squadriglia Capitano Toschi per la continuazione delle ricerche per il giorno 5 dicembre.

Osservazioni

Il collegamento radio tra ILE e ASRU 3 e' stato ottimo.
L'aereo non ha potuto effettuare la ricerca costiera, secondo gli accordi intercorsi tra il Comandante la 140ª Sq.-Capo equipaggio dell'aereo ASRU 3-ed il sottoscritto causa il peggioramento delle condizioni metereologiche.

L'Ufficiale di servizio
(Cap. A.A.r.n. Pil. Umberto Mataffo)

1128

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

CENTRE OF SEARCH AND RESCUE LIAISON ELMAS

REPORT ON SEARCH OPERATIONS ON THE 6TH DECEMBER 1943

01,15 hours Received following signal from Navy at Cagliari:
" No 74 p. 73 5/12/43 00,15 hrs PAPA Aircraft safety centre Elmas/./ following signal received from Maresardegna transmitted for urgent execution/./ Reference Campo Mare Cagliari relative dredger Cagliari and tug Sulcis request examine possibility send aircraft tomorrow morning for search for convoy././ Further request communicate result of tomorrow's search. Greetings Cipollini - ends - Stop - request confirmation - Stop Signed Nurra."

07,30 hours Request news from Navy Command Negative

07,45 hours Agreement reached with Commander 140 Squadron Capt. Toschi for despatch of aircraft.

08,15 hours Sent to CCRS IKC:
" SVT 0172/RV On request Navy Command it is notified that this morning at 09,00 hrs. a seaplane CANT Z 506 will take off for continuation of search for convoy on west coast of Sardigna/./ Departure subject to met conditions././ Capt. Lambri Calamani."

08,30 hours To Navy Command Cagliari and Maresardegna Maddalena:
" OM 73/RV Air Sea Rescue Elmas/./ It is notified that around 09,00 hrs. an aircraft CANT Z 506 will take off for continuation of search on west coast of Sardigna/./ Departure subject to met. conditions which are expected to be very bad././ Capt. Lambri Calamani."

08,45 hours I transmit to 140 Squadron and for information to CCRS IKC:
" OAFR/RV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane CANT Z RT Call sign ASRU 3 take off immediately for search for convoy made up of dredger Cagliari and tug Sulcis. Search in region of Cape Marargiu where convoy was last sighted 12;00 hrs. 3rd/./ Convoy left Alghero for Oristano/./ Contact on 4.500 Kcs. Capt. Lambri Calamani."

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

RT and tug Orbetello request existing possibility send aircraft tomorrow morning for search for convoy./ Further request communicate result of tomorrow's search. Greetings Cipollini - ende - Stop - request confirmation - Stop Signal Durrey"

08,50 hours Request news from Navy Command Cagliari

07,45 hours Agreement reached with Commander 140 Squadron Capt. Toschi for despatch of aircraft.

08,15 hours Sent to CCRS IKO:
" SVH 0472/RV On request Navy Command it is notified that this morning at 08,00 hrs. a seaplane CANT Z 506 will take off for continuation of search for convoy on west coast of Sardignia/./ Departure subject to met conditions/./ Capt. Lambri Calamani"

08,30 hours To Navy Command Cagliari and Marisardegna Maddalena:
" 0473/RV Air Sea Rescue Hlmss/./ It is notified that around 08,30 hrs. an aircraft CANT Z 506 will take off for continuation of search on west coast of Sardignia/./ Departure subject to met. conditions which are expected to be very bad./ Capt. Lambri Calamani"

09,45 hours I transmit to 140 Squadron and for information to CCRS IKO:
" 0474/RV Air Sea Rescue Hlmss/./ Seaplane CANT Z RT Call sign ASRU 3 take off immediately for search for convoy made up of dredger Cagliari and tug Sulcis. Search in region of Capo Mararglu where convoy was last sighted 13;00 hrs. 3rd/./ Convoy left Algheri for Oristano/./ Contact on 6.500 Kcs. Capt. Lambri Calamani"

06,56 hours From CCRS IKO:
" 08,06/RV Ref. SVH 0472/RV Awaiting tune of take off of seaplane for continuation of search for convoy. Continual watch on 6500 Kcs assured/./ Col. Dei Monte"

09,15 hours ASRU 3 took off.

09,30 hours Contact established.

09,25 hours To CCRS IKO:
" Marisardegna La Maddalena-Navy Command Cagliari-0475/RV Air Sea Rescue Hlmss/./Seaplane CANT Z 506

1125

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

ASRU 3 took off 09,15 hrs. for search for convoy on west coast of Sardignia up to Cape Marargiu/./ Capt. Lambri Calamani

09,38 hours ILE from ASRU 3 No news.

09,50 hours ILE from ASRU 3 QTH 09,50 Cape Lannu QAN 200 route N.

10,03 hours ILE from ASRU 3/./ Tug and Dredger in the shelter of Bosa Tune 10,03 Returning

10,05 hours I telephone the news to Navy Command Commander Turra.

10,15 hours ILE from ASRU 3 QAN 10,35

10,30 hours ILE from ASRU 3 QAN 25 Mn. O-No

10,32 hours ILE from ASRU 3 K OL

10,35 hours ASRU 3 lands

10,35 hours To Navy Command and Marisardegna La Maddalena:
" 0478/RV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane ASRU 3 has sighted Tug Dredger height of Bosa shelter near th the coast at 10,03 hrs/./ Aircraft returned mission completed/./ Capt. Lambri Calamani"

10,50 hours To CORS IMO:
" 0477/RV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane CAMT Z 506 ASRU 3 landed end of mission time 10,35/./ Capt. Lambri Calamani"

10,54 hoursTo CORS IMO:
" SVH 0476/RV Aer Sea Rescue Elmas/./ It is notified that search aircraft ASRU 3 found convoy searched for at the height of Bosa near the coast at 10,03 hrs././ Search considered closed/./ Navy Command concerned has been warned of find./ Capt. Lambri Calamani"

REMARKS

The search operation has been successfully completed and has confirmed the very satisfactory RT communication.

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

10,05 hours I telephone the news to Navy Command Commander Nurra.

10,15 hours RRR from ASRU 3 QAA 10,35

10,30 hours RRR from ASRU 3 QAM 25 Km. C-To

10,32 hours RRR from ASRU 3 K CL

10,35 hours ASRU 3 lands

10,35 hours To Navy Command and Marisardegna La Maddalena:
" 0478/RV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane ASRU 3 has sighted Tug Dredger height of Rose shelter near th the coast at 10,05 hrs/./ Aircraft returned mission completed/./ Capt. Lamberi Calamandi"

10,50 hours To SCRS IKO:
" 0477/RV Air Sea Rescue Elmas/./ Seaplane CANT Z 506 ASRU 3 landed end of mission time 10,35/./ Capt. Lamberi Calamandi"

10,54 hoursTo SCRS IKO:
" SVI 0478/RV Air Sea Rescue Elmas/./ It is notified that search aircraft ASRU 3 found convoy searched for at the height of Rose near the coast at 10,05 hrs././ Search considered closed/./ Navy Command concerned has been warned of find/./ Capt. Lamberi Calamani"

REMARKS

The search operation has been successfully completed and has confirmed the very satisfactory RT communication.

The duty Officer
(Capt. LAMBERI CALAMANDI)

Translated by Mr. F.T. BURTON

1124

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI

ELMAS

RELAZIONE SULLE OPERAZIONI DI RICERCA SVOLTE IL GIORNO 5 DICEMBRE 1946

Alle ore 01.15 Ricevo seguente telegramma da Marina Cagliari: n°74 p.73 5/12/46 ore 00.15 PER ASSISTAEREO PER AEROPORTO ELMAS /./ TRASCRIVO SEGUENTE TELEGRAMMA TRASMESSO PER URGENTE ESECUZIONE SEGUENTI PG PER MARISARDEGNA /./ COMUNICO RIFERIMENTO CAMPO MARE CAGLIARI RELATIVO DRAGA "CAGLIARI" ET RIMORCHIATORE SULCIS PREGASI PROSPETTARE OPPORTUNITA' AL AERONAUTICA INVIARE DOMATTINA AEREO PER RICERCA CONVOGLIO /./ PREGASI ALTRESSI COMUNICARE DOMANI ESITO RICERCA SALUTI CORDIALI FINISCE ALT SI PREGA DARE ASSICURAZIONE ALT FIRMATO NURRA

-"- -"- 07.30 Chiedo al Comando Marina novità. Negativo.

-"- -"- 07.45 Prendo accordi con Comandante 140^ Squadriglia Capitano TOSONI per invio aereo.

-"- -"- 08.15 Invio al CCRS IKO : SVH 0472/RV SU RICHIESTA COMANDO MARINA COMUNICASI CHE DECOLLERA' ALLE ORE 09.00 A CIRCA IDRO CANT.Z 506 DECOLLERA' PER PROSECUZIONE RICERCHE CONVOGLIO SU COSTA OCCIDENTALE SARDA /./ TALE PARTENZA EST SUBORDINATA CONDIZIONI METEREOLOGICHE /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 08.30 Al Comando Marina Cagliari et Marisardegna Maddalena: 0473/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ COMUNICASI CHE CIRCA ORE 09.30 A AEREO CANT.Z 506 DECOLLERA' PROSECUZIONE RICERCA CONVOGLIO COSTA OCCIDENTALE SARDA /./ DETTA PARTENZA EST SUBORDINATA CONDIZIONI TEMPO CHE PREVEDENSI PESSIME /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 08.45 Trasmetto alla 140^ Squadriglia e per conoscenza CCRS IKO 0474/RV AEROSOCCORSO ELMASE /./ IDRO CANT.Z NOMINATIVO R.T. ASRU3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RICERCA CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ET RIMORCHIATORE SULCIS NELLA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARRARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST STATO ULTIMA VOLTA SEGNALATO ORE 16 GIORNO 3 /./ DETTO CONVOGLIO ERA PARTITO DA ALGHERO PER ORISTANO /./ COLLEGAMENTO 6500 Kc/s Capitano LAMBRI CALAMANI

-"- -"- 08.56 Dal CCRS IKO - 0806/RV RIFE SVH 0472 /RV /./ RESTIAMO IN ATTESA COMUNICAZIONE ORARIO DECOLLO IDRO PER CONTINUAZIONE RICERCHE CONVOGLIO ASSICURANDO ASCOLTO CONTINUO SU 6500 Kc/s /./ Col. DEL MONTE

-"- -"- 09.15 ASRU3 decolla

-"- -"- 09.20 Si entra in collegamento

-"- -"- 09.28 AL CCRS IKO -MARISARDEGNA LA MADDALENA - COMANDO MARINA CAGLIARI- 0475/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT.Z 506 ASRU3 DECOLLATO ORE 09.15 PER RICERCA CONVOGLIO COSTE OCCIDENTALI SARDE SINO CAPO MARRARGIU /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 09.38 ILE da ASRU3 Nessuna novità

-"- -"- 09.50 ILE da ASRU3 QTH 09.50 Capo Mannu QAN 200 rotta N.

-"- -"-10.03 ILE da ASRU3 Rimorchiatore et Draga ridossati Bosa ore

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778017

TO ELMAS /./ TRASCRIVO SEGUENTE TELEGRAMMA TRASMESSO PER URGENTE ESECUZIONE SEGUENTI PG PER MARISARDEGNA /./ COMUNICO RIFERIMENTO CANTO MARE CAGLIARI RELATIVO DRAGA "CAGLIARI" ED RIMORCHIATORE SULCIS PREGASI PROSPETTARE OPPORTUNITA' AT AERONAUTICA INVIARE DOMATTINA AEREO PER RICERCA CONVOGLIO /./ PREGASI ALTRESI COMUNICARE DOMANI ESITO RICERCA SALUTI CORDIALI FINOCCHI ALT SI PREGA DARE ASSICURAZIONE ALT FIRMATO NURRA

-"- -"- 07.30 Chiedo al Comando Marina novità. Negativo.

-"- -"- 07.45 Faccio accordi con Comandante 140^ Squadriglia Capitano TOSCHI per invio aereo.

-"- -"- 08.15 Invio al CCRS IKO : SVH 0472/RV SU RICHIESTA COMANDO MARINA COMUNICASI CHE DOMANI ORE 09.00 A CIRCA IDRO CANT.Z 506 DECOLLERA' PER PROSECUZIONE RICERCHE CONVOGLIO SU COSTA OCCIDENTALE SARDA /./ TALE PARTENZA EST SUBORDINATA CONDIZIONI METEREOLOGICHE /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 08.30 Al Comando Marina Cagliari et Marisardegna Maddalena: 0473/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ COMUNICASI CHE CIRCA ORE 09.30 A AEREO CANT.Z 506 DECOLLERA' PROSECUZIONE RICERCA CONVOGLIO COSTA OCCIDENTALE SARDA /./ DETTA PARTENZA EST SUBORDINATA CONDIZIONI TEMPO CHE PREVEDENSI PESSIME /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 08.45 Trasmetto alla 140^ Squadriglia e per conoscenza CCR3 IKO 0474/RV AEROSOCCORSO ELMASX /./ IDRO CANT.Z NOMINATIVO R.T. ASRU3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RICERCA CONVOGLIO COMPOSTO DA DRAGA CAGLIARI ED RIMORCHIATORE SULCIS NELLA ZONA CIRCOSTANTE CAPO MARRARGIU PRESSO CUI CONVOGLIO EST STATO ULTIMA VOLTA SEGNALATO ORE 16 GIORNO 3 /./ DETTO CONVOGLIO ERA PARTITO DA ALGHERO PER ORISTANO /./ COLLEGAMENTO 6500 Kc/s Capitano LAMBRI CALAMANI

-"- -"- 08.56 Dal CCRS IKO - 0806/RV RITE SVH 0472 /RV /./ RESTIAMO IN ATTESA COMUNICAZIONE ORARIO DECOLLO IDRO PER CONTINUAZIONE RICERCHE CONVOGLIO ASSICURANDO ASCOLTO CONTINUO SU 6500 Kc/s /./ Col. DEL MONTE

-"- -"- 09.15 ASRU3 decolla

-"- -"- 09.20 Si entra in collegamento

-"- -"- 09.28 AL CCRS IKO -MARISARDEGNA LA MADDALENA - COMANDO MARINA CAGLIARI- 0475/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT.Z 506 ASRU3 DECOLLATO ORE 09.15 PER RICERCA CONVOGLIO COSTE OCCIDENTALI SARDE SINO CAPO MARRARGIU /./ Capitano Lambri Calamani

-"- -"- 09.38 ILE da ASRU3 Nessuna novità

-"- -"- 09.50 ILE da ASRU3 QTH 09.50 Capo Mannu QAN 200 rotta N.

-"- -"-10.03 ILE da ASRU3 Rimorchiatore et Draga ridossati Bosa ore 10.03- rientro.

-"- -"- 10.05 Telefono la notizia al Comando Marina -Comandante Nurra.

-"- -"- 10.15 ILE da ASRU3 QAA 10.35

-"- -"- 10.30 ILE da ASRU3 QAN 25 Km. O-NO

-"- -"- 10.32 ILE da ASRU3 K CL

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

Alle ore 10.35 ASRU3 ammara.
"- -" 10.35 Al Comando Marina Cagliari et Marisardegna -La Maddalena: 0476/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDROSOCCORSO ASRU3 HABET RINTRACCIATO ALTEZZA BOSA AT ORE 10.03 ADDOSSATI CONTA RIMORCHIATORE ET DRAGA RICERCATI /./ AEREO RIENTRATO PER FINE MISSIONE /./ Capitano Lambri Calamani
-"- -"- 10.50 AL CORS IKO EKR 0477/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDRO CANT.8. 506 ASRU3 AMMARATO PER FINE MISSIONE ORE 10.35/./ Capitano Lambri Calamani
-"- -"- 10.54 AL CORS 1KO SVH 0478/RV AEROSOCCORSO ELMAS COMUNICASI IDROSOCCORSO ASRU3 RINTRACCIATO ORE 10.03 ALTEZZA BOSA CONVOGLIO RICERCATO ADDOSSATO RIVA /./ CONSIDERARSI CHIUSA RICERCA /./ COMANDO MARINAINTERESSATI AVVERTITI RINTRACCIO /./ Capitano Lambri Calamani

OSSERVAZIONI

L'operazione di ricerca conclusasi felicemente per l'ottimo funzionamento del collegamento R.T.-

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
(Capitano LAMBRI CALAMNAI Giovanni)

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

2243

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

4617

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

TO : AHQ Italy, RAF., CMF.

DATE : 9th January 1947.

REF. : AFSC/48/1/AIR.

AIR SEA LAND RESCUE RETURN.

Reference your letter AHQI/499/5 dated 25 October 1946 and 21st November 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during December 1946.

3. Nine practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephonic search for overdue aircraft was undertaken in 55 cases. Once again this was chiefly due to delays in point to point communication.

5. Four actual Rescue Missions were undertaken, three by Wings and one by Rome.

6. The total hours flown being:

(a)	On actual Rescue Missions	12 - 49 mins.
(b)	In practice " "	20 - 38 mins.
	total	33 - 27 mins.

7. Amendments to a/c state as shown in my AFSC/48/1/Air dated 2 Dec 46.

Para	Base	No of A/C	Serviceable	U/S
4	Brindisi	13	1	12
4	Taranto	16	10	6
4	Cadimare	2	-	2
4	Venice	2	1	1
4	Vigna di Valle	4	1	3

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1121

45 Pp

FROM : Air Forces Commission, A.C., Rome.

TO : SHQ MED/ZK , AMG, Trsty. CAT.

DATE : 7th January 1947.

REF. : AFMC/29/3/AIR.

Ltr: 567.

AIRCRAFT MOVEMENTS - SIGNALS & FLYING DISCIPLINE.

1. A number of cases of bad Flying Discipline have recently been reported to this Sub Commission by the Italian Air Ministry.

2. In the majority of cases the crews of aircraft landing at Italian Controlled airfields have not reported to the Flying Control Sections stating where they have arrived from and where they are departing to. As a result Signal action on these aircraft has not always been taken and in some cases adverse action has been taken by the Italian Safety Organisation.

3. In other cases pilots of aircraft have failed to carry out proper Airfield Control procedure and in many cases completely ignoring the instructions given by the Italian Flying Control personnel.

4. It is requested that all aircrews using Italian airfields be briefed to carry out the normal Airfield Control drill and to report to the Flying Control Section with full particulars of their flight. Full assistance will be given by the Italian Flying Control Organisation and Aircraft Movement Signals despatched when necessary.

5. It should be pointed out to all aircrew that in order to sustain an efficient Aircraft Safety Organisation, full observance of Flying Discipline both on the air and on the ground is a vital necessity.

E. Boret-DD

E. BORET D/D
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

REF. : AFSC/AS/1/AIR.

Ext: 567.

AIRCRAFT MOVEMENTS - SIGNALS &
FLYING DISCIPLINE.

A number of cases of bad Flying Discipline have recently been reported to this Sub Commission by the Italian Air Ministry.

2. In the majority of cases the crews of aircraft landing at Italian Controlled Airfields have not reported to the Flying Control Sections stating where they have arrived from and where they are departing to. As a result Signal action on these aircraft has not always been taken and in some cases overdue action has been taken by the Italian Safety Organisation.

3. In other cases pilots of aircraft have failed to carry out proper Airfield Control procedure and in many cases completely ignoring the instructions given by the Italian Flying Control personnel.

4. It is requested that all aircrews using Italian Airfields be briefed to carry out the normal Airfield Control drill and to report to the Flying Control Section with full particulars of their flight. Full assistance will be given by the Italian Flying Control Organisation and Aircraft Movement Signals despatched when necessary.

5. It should be pointed out to all aircrew that in order to sustain an efficient Aircraft Safety Organisation, full observance of Flying Discipline both on the air and on the ground is a vital necessity.

- Bovett-DO

S. BOVETT D/D
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1120

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

2246

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

DIREZIONE SERVIZI
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 30/12/1946

N. 1656/cd2 Gral.

All'Ufficiale di Collegamento
dell'A.F.S.C. F/O Boult
R O M A

OGGETTO: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 30/12/1946.-

Base	N°	Efficienze	Inefficienze
Vigna di Valle	4	1	3
Brindisi	13	=	13
Taranto	16	9	7
Cadimare	2	1	1
Cagliari	3	2	1
Venezia	2	1	1

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Guidonia	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Linate	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Lecce	1	Caccia	Efficiente

IL CAPO DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. Ernesto Cereda)

1119 -

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 6/1/1947

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

Prot.N°. 1582/C16

Oggetto: Trasmissione Carte periodiche.

Allegati si trasmettono N° 2 specchi riguardanti:

I°)-Riepilogo Missioni di Soccorso ed Esercitazioni eseguite dal 27/11/46 al 31/12/1946.

II°)-Riepilogo mensile delle Ricerche Reali effettuate a terra e nel mare relative al mese di Dicembre 46.

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

D'ORDINE
IL CAPO DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.Aer. [illegible] SERRARO Serafino)

2248

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 6/1/1947

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O BOULT

ROMA

Pret.N°. 1586/016

Oggetto: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 6/1/1947.-

Base	N°	Efficienze	Inefficienze
Vigna di Valle	4	1	3
Brindisi	13	1	12
Taranto	16	10	6
Cagliari	4	3	1
Cadimare	2	0	2
Venezia	2	1	1

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto di Guidonia	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Lecce	1	Caccia	Efficiente
Aeroporto Linate	1	Baltimore	Efficiente

IL CAPO DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.)

1117

2249

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

RIEPILOGO MISSIONI DI SOCCORSO ED ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL GIORNO 27/11/46 AL GIORNO 31/

C.C.R.S.	N° Missioni Reali Socc.	Ore di volo	N° Esercitazioni Socc.	Ore di volo	N° Veli veli impiegati	N° Ricerche telefoniche veliveli	
ROMA	1	5h 14m	2	3h 51m	4	10	Le Missioni Reali eff
MILANO	=	=	=	=	=	=	corso di Elmas sono s
VENEZIA	=	=	3	2h 7m	3	5	tive ed N° 1 con esit
BRINDISI	=	=	3	13h	6	18	La Missione Reale di Centro Soccorso di C
ELMAS	3	6h 35m	1	1h 40m	4	2	negativo.-
CATANIA	=	=	=	=	=	=	Le Esercitazioni Socc normale .-
Totale	4	12h 49m	9	20h 38m	17	35	

D'ORDINE

2250

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ONI DI SOCCORSO ED ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL GIORNO 27/12/46 AL GIORNO 31/12/1946.-

oni ec.	Ore di vole	N° Esercitazioni Socc.	Ore di vole	N° Veli veli impiegati	N° Ricerche telefoniche veliveli	NOTE
	6h 14m	2	3h 51m	4	10	Le Missioni Reali effettuate dal Centro Soccorso di Elmas sono state:N° 2 con esito negativo e N° 1 con esito positivo. La Missione Reale di Soccorso effettuata dal Centro Soccorso di Centocelle ha avuto esito negativo.- Le Esercitazioni Soccorso hanno avuto esito normale .-
	=	=	=	=	=	
	=	3	2h 7m	3	5	
	=	3	13h	6	18	
	6h 35m	1	1h 40m	4	2	
	=	=	=	=	=	
	12h 49m	9	20h 38m	17	35	

(Magg. Aeron. - S. Col Aiuto)

D'ORDINE

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO

(Magg. Aeron. M. Zanardo Secchi)

225

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

436

SERVIZIO [illegible] E SOCCORSO

MONTHLY SUMMARY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE INF

A.H.Q.....COMMAND. for the mont of ..

A (I) No.	B (II) Date time I.M.T.	C (III) Source of Report	D (IV) Position	E (V) Type of A/c Sdn &Command	F (VI) Sea or land search	(VII) Air search
1	4/12/46 -15.00	C.C.R.S. ELMAS	Alghero Orestano route	Rescharch for an Italian Minesweeper	-	Air Searoh
2	5/12/46-09.15	C.C.R.S. ELMAS	Same route	Same marine craft	-	Air Searoh
3	26/12/46-25/12-hrs 19.00	C.C.R.S. MILANO	Portoferraio La Mad-dalena route	Researoh for a Fishing moter-boat named"NARVALO"	-	Air Searoh
4	27/12/46	=	Same route	Same moter-boat	-	Air Searoh
5	27/12/46	=	Same route	Same moter-boat	-	Air Searoh

2252

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

431

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

OF AIR SEA JUNGLE AN MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS.

for the mont of December 1946

D (V) of A/c Sdn &Command	E (VI) Sea or land search	F (VII) Air search	G (VIII) No of personnel involved	H (IX) No.rescued	I (X) REMARKS
harch for an Italian weeper	–	Air Search	?	?	Seaplane forced to suspend the Search for bad wheather condition.
marine craft	–	Air Search	?	?	Minesweeper found on ancherage at Bosa, for bat wheather and Sea condition.
Research for a Fishing ter-boat named"NARVALO"	–	Air Search	?	?	The boat left Portoferraio on 21/12 and not arrived at La Maddalena.
motor-boat	–	Air Search	?	?	This sporch was made by a seaplane CantZ 506-Vigna di Valle Base.-
motor-boat	–	Air Search	?	?	This one by a Seaplane CantZ 506 Elmas Base.-

2253

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

No.	Date time L.M.T.	Source of Report	Position	Type of Craft	Search	
1	4/12/46 -15.00	C.C.R.S. ELMAS	Alghero Orestano route	Reseharch for an Italian Minesweeper	-	Air Search
2	5/12/46-09.15	C.C.R.S. ELMAS	Same route	Same marine craft	-	Air Search
3	26/12/46-25/12-hrs 19.00	C.C.R.S. MILANO	Portoferraio La Maddalena route	Research for a Fishing motor-boat named "NARVALO"	-	Air Search
4	27/12/46	=	Same route	Same motor-boat	-	Air Search
5	27/12/46	=	Same route	Same motor-boat	-	Air Search

2254

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

	Search		Arrivo		
rch for an Italian eeper	–	Air Search	?	?	Seaplane forced to suspend the Search for bad wheather condition.
rine craft	–	Air Search	?	?	Minesweeper found on ancherage at Bosa, for bat wheather and Sea condition.
Research for a Fishing r-boat named "NARVALO"	–	Air Search	?	?	The boat left Portoferraio on 21/12 and not arrived at La Maddalena.
motor-boat	–	Air Search	?	?	This sporch was made by a seaplane CantZ 506-Vigna di Valle Base.-
motor-boat	–	Air Search	?	?	This one by a Seaplane CantZ 506 Elmas Base.-

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

D'ORDINE
IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. (pil.) BONFIGLIO Serafino)

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO ★ CENTOCELLE

2255

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

48-1/1/8978

1117

Air Force

AFS EM.

48/1/AIR.

SØ LRCF V MIXX T 84/6 IMPORTANT
QVR 1
WRON A.H.Q.I. Ø6/1426Z
TO A.F.S.C. ROME
H.Q.S. KLAGENFURT
ET

A12 . C JAN. UNCLASSIFIED. REF AHQI/ADM/5/AIR DATED 25 OCT AND 21 NOV. REQUEST EXPEDITE MONTHLY U. S. A. MONTHLY SUMMARY OF INCIDENTS.

ET Ø6/1426Z

REFTWX 85/6 A12 C AHQI/ADM/5/AIR 25/21 A.S.F.

SENT AI 1740 SS T2 E

RE AI 1758 B E F

1114

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

41D

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

TO :- Air Forces Sub-Commission,H.Q.,A.C.,Rome.
(for the attention of F/O Boult).

DATE :- 2nd January 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V. LINATE

Attached herewith is a translation of fortnight report from C.A.V. Linate for your attention and action.

J.LORD F/LT
Commanding
A.F.S.C MILAN.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED - MILAN

A79
1/1 J Lord.
A8/1/Air.

1113.

225

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

41B

TRANSLATION

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE
UFFICIO COMANDO

Linate Milano 27 Dic.46

Prot. 38/RS

To Air Forces Sub-Commission
Milan

Subject :- Report on service defects from 15th to 27/12/1946.

1) Rescue operations carried out during the a/m fortnight.

None = The reason for this was the unefficiency of the only aircraft remained at La Spezia. As I already informed in my previous reportd a single aircraft Capt Z 506 at La Spezia is not sufficient to carry out the sea rescue service in the Zone depending on this Centre.
In fact on the 26th last the Cadimare seaplane which had the task to search for the motorboat Narvalo was unable to take off because of some trouble with the right engine. The research was carried out 4 hours later by the Vigna di Valle aircraft and not even the next day La Spezia was able to take part in the reasearch owing to the persistent unefficiency of the only Cant-Z 506 aircraft.

As I already mentioned I wish to point out again that espe=cially in winter one seaplane Cant-Z 506 is not enough to carry out an alertæ service and therefore we urgently ask for the granting of another Cant Z 506 to Cadimare seaplane base.

We are informed that Elmas Air Sea Rescue Centre disposes of 3 efficient aircraft. We ask that the Raggruppamento Idrovolanti would move one of the said aircraft from Elmas to La Spezia.

During these last two months the alert service has bean very unefficient and we feel that this state of things should cease as soon as possible. We therefore request this AFSC to take up the matter with Rome Authorities and settle it with great urgency.

112

2258

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

2. Practises carried out during the fortnight= None

Regarding the Baltimore the reason has to be found in the persistent fog which prevented the taking off of aircraft from Linate Airport.
Regarding the Cant Z 506 we refer to our previous statement that is to say that we shall not use this aircraft for practising in order that it should always be ready for any mission needed. Nevertheless it is necessary that the aircraft should be used every now and then and the personnel practised with it to avoid the repetition of what occurred on the last 26th.

3. Supply of materials.

The request for the supply of materials to the Baltimore aircraft has been repeated many times without effect. We do not understand why our request of supplies made about 5 months ago have not yet been satisfied.

We wish to point out again the urgency of an allotment of a special monthly petrol ration from Allied sources, most necessary to carry out satisfactorily the rescue service.

This is very urgent as the fuel supply has been greatly reduced by the Direzione Generale Servizi of the Aeronautica Militare.

4. Centre Personnel

Sufficient in number and faily well trained.

5. TELEPHONE Communications

We received a letter from Direzione Telecomunicazioni of 1st ZAT dated 17 November transmitting the instructions of Ispettorato Telecommunicazioni Roma in regard to the Radio Telecommunications service of this Centre. What has given us a great surprise is the fact that the direct line with CCRS Venice is not even mentioned.

It seems rather strange that said Ispettorato does not know the order of the Stato Maggiore in this connection.

Although it appears on maps that we are connected with Venice through Rome, we have not been able to contact them once. We therefore beg to ask again very urgently this ATSC to settle this important matter. Interruption have been few and short. Only the Rome circuit has been interrupted a long time.

III

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

6. R.T. Communications ≠ The results on 5600 Kcs are good. As regards the seaplanes the change of the 350/2 with the 350/3 is still awaited. Mezzate wave RDF does not function yet. The work carried out by the two specialists from Udine is still awaiting completion.

Il Capo CCRS di Milano
(Cap.Pil.Edgrado Merli).

2260

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

40 A

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

TO : Air Headquarters, R.A.F., C.M.F., Italy.

DATE : 4th January 1947.

REF. : AFSC/18/1/AIR.

AIRCRAFT MOVEMENT - SIGNALS.

Reference is made to your letter AHQT/450/AIR.

2. As stated in my AFSC/18/1/AIR dated 20th December 1946 a copy of U.F.2. was despatched to you from this Sub-Commission on October 28th by the C.S.O. of this Sub-Commission.

E. SOULT V/C
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

39.17

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

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

DATE:- 27th December, 1946.

REF:- AHQI/450/AIR.

AIRCRAFT MOVEMENTS - SIGNALS.

In view of your letter AFSC/48/1/AIR dated 20th December and enclosure, may a copy of UT 2 "Rules and Organisation of the Communication and Flying Control of Military Aircraft" be despatched to this Headquarters.

(M. TAYLOR F/LT)
for Squadron Leader Air,
Air Headquarters,
R.A.F. ITALY, C.M.F.

P235 E.M

48/1/AIR.

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

3911

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

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

DATE :-,16th December 1946.

REF :- AFSC/M/701/SIGS.

C.A.V. LINATE

Herewith fornightly report from Captain Merli Air Sea Rescue Section at Linate, together with rough translation.

J.LORD F/LT
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

ALLIED AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN
P154
ORDERLY ROOM
ALLIED SUB-COMMISSION

3813 (t)

FORTNIGHTLY REPORTS MADE BY
CAP. PIL. EDG. MERLI.

SUBJECT:- Reports on service defects from 1st, Dec. to 14th, Dec. 1946.

1) Air Rescue Missions carried out during the forthnight: N. N.

2) Practises carried out during this forthnight:- On the 12th, December, 1946 on air route Milano - Spezia - Bologna - Milan, with Baltimore 'OJ NO' we noticed how 'Bendix Apparatus' on 6500 kilocycles when having a fixed ~~pitch~~ longer than the one normally used ~~functions~~ satisfactorily, ~~not~~ ~~them~~ on this ~~channel~~ waves. We tried to use radiogonometry on medium waves, but always with a negative result due to the fact that no R.D.G. station could receive the signals transmitted by the aircraft.
The 'Bendix Apparatus' ~~is~~ being tested ~~too~~, to ~~be put in~~ make it efficient, ~~even~~ on this channel wave. Then it will be the ~~responsibleness~~ of the officer concerned to carry out many practises as possible in order to recover the time lost owing first to the non-arrival of petrol for the rescue purposes of Linate Baltimore Section, and secondly the inefficiency of the short waves R.D.G. of Mezzate and Bendix Apparatus of the aircraft. Regarding tests carried out by seaplanes of La Spezia base we are always waiting the arrival of the second seaplane promised many times previously by the research and rescue services section. ~~We still at present~~ At present at La Spezia exists only one seaplane which the officer concerned considers to use exclusively for the disposition of air rescue purposes. We kindly request this sub-commission to bring pressure to bear for the assignment of the other seaplane. Also because of the

3) Equipment and ~~fittings~~:- slopes
We have to inform you that we are in great need of the equipment used on board the aircraft. Information on the matter has already been forwarded in the last report. If the above-mentioned material is not released in time, this centre will not be capable to assure efficiently the air rescue work.

4) Centre Personnel:-
Is sufficiently in strength and ~~well trained~~ trained.

5) Telephonic Communications:-
The Italian Military Air Force staff has issued orders to the Ispettorato Telecomunicazioni to ~~provide~~ directly with the request of this centre, ~~as to~~ concerning the telephonic line direct with Centro Co-ordinamento research and rescue of Venice. The offic in-chrge in order to hasten this work has applied to the telecommunications section of 1st Z.A.T. Up till now nothing has been achieved on this matter. The interruptions of these lines have increased, especially ~~are to~~ during long ~~Consecutively~~. The Rome line has been interrupted several ~~times~~ days.

6) R.T. Communications: aircraft - have had 16 ~~or~~ strokes

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

with Baltimore '03 NC' we noticed how 'Bendix Apparatus' on 5600 kilocycles when having a fired a~~rrive~~ longer than the one normally used ~~functions~~ satisfactorily, ~~as well~~ on the channel-wave. We tried to use radiogonometry on medium waves, but always with a negative result due to the fact that no R.D.F. station could receive the signals transmitted by the aircraft.
The 'Bendix Apparatus' ~~is~~ being tested ~~too~~, to ~~be~~ ~~at~~ make it efficient, ~~even~~ on this channel wave. Then it will be the responsibility of the officer concerned to curry out many practises as possible in order to recover the time lost owing, first to the non-arrival of petrol for the rescue purposes of Linate Baltimore Section, and secondly the inefficiency of the short waves R.D.F. of Mezzate and Bendix Apparatus of the aircraft.
Regarding tests carried out by seaplanes of La Spezia base we are always waiting the arrival of the second seaplane promised many times previously by the research and rescue services section. ~~We still have only~~ At present there is only at La Spezia base only one seaplane which the officer concerned considers to use exclusively for the disposition of air rescue purposes. We kindly request this sub-commission to bring pressure to bear for the assignment of the other seaplane.

3) Equipment and ~~fittings~~ stores:-
We have to inform you that we are in great need of the equipment used on board the aircraft, Information on the matter has already been forwarded in the last report. If the above-mentioned material is not released in time, this centre will not be capable to assure efficiently the air rescue work.

4) Centre Personnel:-
Is sufficiently in strength and ~~well trained~~ trained.

5) Telephonic Communications.-
The Italian Military Air Force staff has issued orders to the Aeronautico Telecommunicazioni to ~~make~~ directly with the request of this centre, ~~as to~~ concerning the telephonic line direct with Centro Co-ordinamento research and rescue of Venice. The offic in-charge in order to hasten this work has applied to the telecommunications section of 1st Z.A.T. Up till now nothing has been achieved on this matter. The interruptions of these lines have increased, especially ~~due to~~ during long conversations. The Rome line has been interrupted several ~~times~~ days.

6) R.T. Communications: aircraft ~~have~~ had to be sent to Baltimore ~~have been~~ put in order, so in case of an emergency there is always ~~for disposition~~ a higher number of aircraft for air rescue purposes. As far as the seaplanes are concerned we are still waiting to change from 350/2 to 320 ter.
The short-wave radiogorometer situated at Mezzate is not functioning yet, however some british specialists arrived fr from Udine and are replacing a new apparatus. Information received directly from these specialists resulted that also the new apparatus, which has been brought over to Mezzate is unserviceable and it takes some time before the apparatus is put in order again.

1100

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

CENTRO SOCCORSO

AER[illegible]

UFFICIO COMANDO

38 B

Linate-Mil[illegible] li 14 Dicembre 1946

ALLA

Protocollo n°. 37/RS

SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE

M I L A N O

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 1° al 14/12/1946.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON AEREI NELLA QUINDICINA: N. N.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 12 Dicembre col Baltimore "03-NC" sul percorso: Milano - La Spezia - Bologna - Milano. Si è potuto constatare come gli apparati "Bendix" anche su 6500 Kc. quando abbiano un aereo fisso più lungo di quello normalmente usato, rendano in modo soddisfacente pure su questo canale d'onda.
Si è tentato di fare della radiogoniometria in onde medie, ma con esito negativo dato che nessuna stazione R.T.G. è riuscita a captare i segnali emessi dal velivolo.
Si stanno facendo delle prove per rendere efficienti anche su questo canale d'onda gli apparati "Bendix" in parola. - Sarà premura dello scrivente di far compiere allora diverse esercitazioni in modo da riguadagnare il tempo perduto, prima per il mancato arrivo della benzina per il soccorso alla Sezione Baltimore di Linate, poi per l'inefficienza del radiogoniometro ad onde corte di Mezzate e degli apparati "Bendix" di bordo.
Per quanto riguarda le esercitazioni con gl'idrovolanti di La Spezia, si è sempre in attesa del secondo idrovolante promesso varie volte dalla Direzione Servizio Ricerche e Soccorso. A tutt'oggi a La Spezia esiste un solo idrovolante che lo scrivente reputa di non impiegare in esercitazioni per lasciarlo esclusivamente a disposizione per eventuali operazioni di soccorso vere e proprie.
Si prega codesta Sottocommissione di voler far pressione presso chi di dovere perchè a La Spezia venga assegnato il secondo idrovolante che, stando alle assicurazioni date, avrebbe dovuto essere sul posto dai primi di questo mese.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Dalla costituzione di questo Centro Soccorso, il sottoscritto ha fatto presente l'assoluta mancanza dell'attrezzatura di bordo per il soccorso dei velivoli Baltimore. In più, nell'ultima relazione in data 27 u.s. e nella relazione particolareggiata del soccorso eseguito al "Dakota 8846" sono stati fatti presenti gl'inconvenienti riscontrati per la mancanza di detta attrezzatura. A tutt'oggi nulla è giunto alla Sezione Baltimore di Linate.
Codesta Sottocommissione è pregata di voler far pressione sugli Enti cen=

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

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE CON AEREI NELLA GIORNATA: N. N.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA GIORNATA: Una il giorno 12 Dicembre col Baltimore "OJ-NC" sul percorso: Milano - La Spezia - Bologna - Milano. Si è potuto constatare come gli apparati "Bendix" anche su 6500 Kc. quando abbiano un aereo fisso più lungo di quello normalmente usato, rendano in modo soddisfacente pure su questo canale d'onda.
Si è tentato di fare della radiogoniometria in onde medie, ma con esito negativo dato che nessuna stazione R.D.G. è riuscita a captare i segnali emessi dal velivolo.
Si stanno facendo delle prove per rendere efficienti anche su questo canale d'onda gli apparati "Bendix" in parola. - Sarà premura dello scrivente di far compiere allora diverse esercitazioni in modo da riguadagnare il tempo perduto, prima per il mancato arrivo della benzina per il soccorso alla Sezione Baltimore di Linate, poi per l'inefficienza del radiogoniometro ad onde corte di Mezzate e degli apparati "Bendix" di bordo.
Per quanto riguarda le esercitazioni con gl'idrovolanti di La Spezia, si è sempre in attesa del secondo idrovolante promesso varie volte dalla Direzione Servizio Ricerche e Soccorso. A tutt'oggi a La Spezia esiste un solo idrovolante che lo scrivente reputa di non impiegare in esercitazioni per lasciarlo esclusivamente a disposizione per eventuali operazioni di soccorso vere e proprie.
Si prega codesta Sottocommissione di voler far pressione presso chi di dovere perchè a La Spezia venga assegnato il secondo idrovolante che, stando alle assicurazioni date, avrebbe dovuto essere sul posto dai primi di questo mese.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Dalla costituzione di questo Centro Soccorso, il sottoscritto ha fatto presente l'assoluta mancanza dell'attrezzatura di bordo per il soccorso dei velivoli Baltimore. In più, nell'ultima relazione in data 27 u.s. e nella relazione particolareggiata del soccorso eseguito al "Dakota 8846" sono stati fatti presenti gl'inconvenienti riscontrati per la mancanza di detta attrezzatura. A tutt'oggi nulla è giunto alla Sezione Baltimore di Linate.
Codesta Sottocommissione è pregata di voler far pressione sugli Enti centrali dell'Aeronautica Militare Italiana, perchè il succitato materiale venga approvvigionato al più presto.
In caso di mancato arrivo dell'attrezzatura di cui sopra, questo Centro non è nè sarà in grado di poter assicurare un'opera di soccorso attiva ed efficace.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero ed abbastanza addestrato.

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

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha dato l'ordine all'Ispettorato Telecomunicazioni di evadere direttamente la richiesta di questo Centro per quanto concerne la linea telefonica diretta col Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Venezia.- Lo scrivente ha interessato pure della questione, la Direzione Telecomunicazioni della 1^Z.A.T. onde sv[illegible]tire la pratica in parola.
Per ora nulla di concreto è stato fatto al riguardo.
Le interruzioni delle linee si sono accentuate specie per quanto concerne la durata.- La linea di Roma è rimasta interrotta per diversi giorni.
Nel complesso, se si eccettuano i soliti lavori in corso per una maggiore amplificazione delle linee di La Spezia e di Genova, i circuiti telefonici hanno dato dei risultati soddisfacenti.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Su 6500 Kc. sono stati messi a punto gli apparati "Bendix" dei tre velivoli "Baltimore" dislocati sull'Aeroporto di Linate, onde avere, in caso di emergenza, un numero maggiore di apparecchi pronti per il soccorso terrestre.
Per quanto si riferisce agli idrovolanti, si è sempre in attesa del cambio delle 350/2 con le 320 ter.-
Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona ancora, però, sono giunti da Udine gli specialisti inglesi che stanno impiantando il nuovo apparato.
Da informazioni assunte direttamente da detto personale inglese, risulta che pure il nuovo complesso radiogoniometrico trasportato a Mezzate, attualmente è in avaria.
In effetti, dato lo stato attuale dei lavori, occorrerà diverso tempo prima che detto radiogoniometro sia messo a punto ed azzerato convenientemente.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. (A). Edgardo MERLI)

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

cerne la durata.- La linea [illegible] è in atto [illegible]
giorni.
Nel complesso, se si eccettuano i soliti lavori in corso per una maggiore amplificazione delle linee di La Spezia e di Genova, i circuiti telefonici hanno dato dei risultati soddisfacenti.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Su 6500 Kc. sono stati messi a punto gli apparati "Bendix" dei tre velivoli "Baltimore" dislocati sull'Aeroporto di Linate, onde avere, in caso di emergenza, un numero maggiore di apparecchi pronti per il soccorso terrestre.
Per quanto si riferisce agli idrovolanti, si è sempre in attesa del cambio delle 350/2 con le 320 ter.-
Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona ancora, però, sono giunti da Udine gli specialisti inglesi che stanno impiantando il nuovo apparato.
Da informazioni assunte direttamente da detto personale inglese, risulta che pure il nuovo complesso radiogoniometrico trasportato a Mezzate, attualmente è in avaria.
In effetti, dato lo stato attuale dei lavori, occorrerà diverso tempo prima che detto radiogoniometro sia messo a punto ed azzerato convenientemente.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. Pil. Riccardo MERLI)

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

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

IMPORTANT

AFSO/48/1/AIR

AIR TRANSPORT SUB-COMMISSION ALLIED COMMISSION

AIR HEADQUARTERS R.A.F. ITALY C.M.F.

CONFIDENTIAL

AHLE ONE FOUR NINE TWO ONE DECEMBER FOUR SIX PD TO CORF FROM GREECE PD

SERIOUS DISAGREEMENT OCCURED YESTERDAY BETWEEN ITALIAN RESCUE CENTRES

VENICE AND PADUA AIRFIELD PD ADJE HARRY QUEENIE USING REQUESTED FROM

VENICE RESCUE CENTRE CERTAIN INFORMATION RE DIMENSIONS OF PADUA AIRFIELD PD

VENICE CENTRE PASSED REQUEST TO PADUA ITALIAN ZONE COMMANDER WHO

AFFROAGHED BRITISH ARMY LT RICHARDS AT PADUA PD LT RICHARDS REFUSED TO

SUPPLY ANY INFORMATION TO THE ITALIAN AIR FORCE PD PADUA AIRFIELD COMES

WITHIN THE RESCUE ORGANISATION OF THE ITALIAN VENICE CENTRE PD PLEASE

CONTACT GEORGE HARRY QUEENIE AND PADUA AIRFIELD TO SETTLE THIS PROBLEM PD

WOULD BE GRATEFUL OF EARLY REPLY PD

J.J.

378

CONFIDENTIAL

ABLE ONE FOUR NINE TWO ONE DECEMBER FOUR SIX PD TO CORY FROM GRECE PD

SERIOUS DISAGREEMENT OCCURED YESTERDAY BETWEEN ITALIAN RESCUE CENTRE

VENICE AND PADUA AIRFIELD PD ABLE HARRY QUEENIE UDIME REQUESTED FROM

VENICE RESCUE CENTRE CERTAIN INFORMATION RE DIMENSIONS OF PADUA AIRFIELD PD

VENICE CENTRE PASSED REQUEST TO PADUA ITALIAN ZONE COMMANDER WHO

APPROACHED BRITISH ARMY LT RICHARDS AT PADUA PD LT RICHARDS REFUSED TO

SUPPLY ANY INFORMATION TO THE ITALIAN AIR FORCE PD PADUA AIRFIELD COMES

WITHIN THE RESCUE ORGANISATION OF THE ITALIAN VENICE CENTRE PD PLEASE

CONTACT GEORGE HARRY QUEENIE AND PADUA AIRFIELD TO SETTLE THIS PROBLEM PD

WOULD BE GRATEFUL OF EARLY REPLY PD

AFSC/48/1/AIR

IMPORTANT

AIR STAFF

546

C.M.M. GRECE WING/CMDR A.C. MERRIEN F/O

1103

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

36A
(9)

Rome FR CINCMEDITERRANEAN 136 315 17/12 1850 =

STATAMERO ROMA ATC FOR INFORMATION
LIAISON OFFICER WITH THE A.F.S.C. P/TO BOURT ROME

1678/7/-053 SCIL. ROME AIR RESCUE/./ SERIOUS DIVERGENCES OF VIEWS HAPPENED YESTERDAY BETWEEN VENICE RESCUE CENTER AND PADUA AIRFIELD OCCUPIED BY A.A.F././ REPEAT FREE TEXT OF TELEGRAM SENT TO THIS RESCUE SERVICE DIRECTORATE BY MAJ. BERTOTTO COMMANDING OFFICER OF THE VENICE RESCUE CENTER/./ 875/C = YESTERDAY R.A.F. WING COMMAND REQUESTED URGENTLY DIMENSIONS LANDING STRIP AT PADUA/./ REQUEST WAS PASSED TO PADUA R.A.F. COMMAND WHO REPORTED THAT IT COULD NOT SUPPLY DIMENSIONS AS DESIRED AS BRITISH LT. RICHARDS FROM PADUA AIRFIELD HAD DECLARED THAT HE DID NOT INTEND TO SUPPLY ANY INFORMATIONS TO THE ITALIAN AIR FORCE/./ PLEASE ASK THE ALLIED COMMISSION IF PADUA AIRFIELD IS TO BE CANCELLED FROM THE RESCUE SERVICES/./ THIS MATTER IS TO BE CONSIDERED AS MOST URGENT AS PADUA IS THE ALLIED H.Q. AND AS ALLIED FLYING UNITS ARE BASED ON THE PADUA AIRFIELD/./ MAJ. BERTOTTO/./ PLEASE ASK INTERVENTION OF RESPONSIBLE AUTHORITIES SO THAT SUCH A STATE OF THINGS COME TO AN END/./ WOULD BE GRATEFUL TO BE KEPT INFORMED OF ACTION TAKEN.

DOI BEL ACTEE

TRANSLATED BY SGT. P. TIMM

Sent
Clear
21/12

1102 -

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

Rome FR GENCOBELIE 109 915 14/12 1650 =

SMATMERRO ROMA AND FOR INFORMATION
LIAISON OFFICER WITH THE A.A.F.C. F/TO RCULT ROLE

1075?7/1030 COLL. ROME AIR RESCUE/./ SERIOUS DIVERGENCES OF VIEWS HAPPENED YESTERDAY BETWEEN SERVICE RESCUE CENTER AND PADUA AIRFIELD OCCUPIED BY R.A.F././ HEREAT FULL TEXT OF TELEGRAM SENT TO THIS RESCUE SERVICE DIRECTORATE BY LAT. GENERTTO COMMANDING OFFICER OF THE VENTOTORESCUE CENTER/./ 3?5/0 =? YESTERDAY R.A.F. UDINE COMMAND REQUESTED URGENTLY DIMENSIONS LANDING STRIP AT PADUA/./ REQUEST WAS PASSED TO PADUA Z.A.F. COMMAND WHO REPORTED THAT IT COULD NOT SUPPLY DIMENSIONS REQUESTED AS BRITISH LT. RICHARDS FROM PADUA AIRFIELD HAD DECLARED THAT HE DID NOT INTEND TO SUPPLY ANY INFORMATIONS TO THE ITALIAN AIR FORCE/./ PLEASE ASK THE ALLIED COMMISSION IF PADUA AIRFIELD IS TO BE CANCELLED FROM THE RESCUE SERVICE/./ THIS MATTER IS TO BE CONSIDERED AS MOST URGENT AS PADUA IS THE ALLIED H.Q. AND AS ALLIED FLYING UNITS ARE BASED ON THE PADUA AIRFIELD/./ LAT. GENTTO/./ PLEASE ASK INTERVENTION OF RESPONSIBLE AUTHORITIES SO THAT SUCH A STATE OF THINGS COULD BE AVOIDED/./ WOULD BE GRATEFUL TO BE KEPT INFORMED OF ACTION TAKEN.

GOL DEL MONTE

TRANSLATED BY SGT. F. [illegible]

Foreign Office
20/12

1102 -

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

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

ROMA FR CENTOCELLE 169 215 17/12 1550.

STATAEREO R O M A E P.C.
UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELLA A.F.S.C. F/TO BOULT ROMA
4053 Coll.

1579V7/ AEROSOCCORSO ROMA PUNTO SEGNALASI GRAVE DISSERVIZIO AVVENUTO IERI MATTINA TRA CENTRO SOCCORSO VENEZIA ET AEROPORTO PADOVA OCCUPATO DALLA R.A.F. PUNTO TRASCRIVESI INTEGRALMENTE TESTO DEL FONOGRAMMA INVIATO A QUESTA DIREZIONE SERVIZIO SOCCORSO DAL MAGGIORE BERTOTTO COMANDANTE DEL CENTRO SOCCORSO DI VENEZIA PUNTO 375/C-7 IERI COMANDO R.A.F. UJINE HA CHIESTO URGENTEMENTE DIMENSIONI PISTA

1101 -

2214

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

CAMPO PADOVA PUNTO RICHIESTA EST STATA PASSATA AT COMANDO Z.A.T. PADOVA CHE HA COMUNICATO DI NON POTER FORNIRE DIMENSIONI RICHIESTE PERCHE' TENENTE INGLESE RICHARDS DEL CAMPO DI PADOVA HABET DICHIARATO CHE NON INTENDEVA FORNIRE ALCUNA NOTIZIA AT AVIAZIONE ITALIANA PUNTO PREGASI CHIEDERE AT COMMISSIONE ALLEATA SE CAMPO PADOVA DEBBA ESSERE CANCELLATO DA SERVIZIO SOCCORSO PUNTO PRATICA RIVESTE CARATTERE MASSIMA URGENZA ESSENDO PADOVA SEDE DEL GRAN QUARTIRE ALLEATO ET CAMPO OMONIMO SEDE RERARTO VOLO ALLEATO PUNTO MAGGIORE BERTOTTO PUNTO PER QUANTO SOPRA PREGASI INTERESSARE ENTE COMPETENTE PERCHE' TALE STATO DI COSE ABBIA A CESSARE PUNTO SI GRADIREBBE CONOSCERE DISPOSIZIONI PRESE AL RIGUARDO PUNTO .

COLONNELLO DEL MONTE +

1100

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

2219

35A.

FROM : Air Forces Co-ordination Commission, A.C., Rome.

TO : Italian Air Ministry
Telecommunications & Flying Control
Inspectorate, Radioelectric Division.

DATE : 20th December, 1946.

REF. : AFSC/AS/3/Air.

AIRCRAFT MOVEMENTS - SIGNALS.

See 33 & 34A.

Reference your letter dated 5th December Ref. /16035/1-13/3974 Coll.

2. A copy of your letter has been despatched to the correct authorities for action.

E. Boult F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2216

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

3417

FROM : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.
TO : Air Headquarters, Italy.
DATE : 20th December, 1946.
REF. : AFSC/AS/1/Air.

AIRCRAFT MOVEMENTS - SIGNALS.

See 33A.

Herewith a copy of letter ref A16035/1-13/3974 Cell dated 5th December received from Italian Air Ministry.

2. A copy of the publications UT 2 mentioned in Para 3 of the letter was despatched to you from this Sub Commission on October 28th.

3. It is requested you take what steps you consider necessary to inform all units in view of the enclosed letter.

E. Boult F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1052

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

339 (T)

From : Italian Air Ministry
Telecommunications and Flying Control Inspectorate Radioelectric Division Section 1

To : A.F.S.C. A.O. ROME

Date : 5th December 1945

Ref. : 416035/1-13/2974 Coll

Subject: MOVEMENT SIGNALS OF ALLIED AIRCRAFT LANDING AND TAKING OFF AT ITALIAN AIRPORTS.

The airport authorities have notified us, several times, that Allied aircraft arrive at Italian Aerodromes without prior notification of their movement.

In order to make it possible for the flying control and other organisations to help the Allied aircraft, in flight or on the ground, we request the A.F.S.C. to consider issuing instructions to it's lower formations, so as to give advice of arrival to the italian aerodromes.

The procedure for compiling and sending messages on the subject of aircraft movements is contained in the publication U. .2 "Rules and organisation of the Communication and flying control services of the military air force" a copy of which has already been supplied to the A.F.S.C.

for the INSPECTOR
Col. D. LIDDI

Translated by Lt. BURTON

BADELEY ROOM

1097

Mod. 128

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero dell'Aeronautica

ISPETTORATO ALLE COMUNICAZIONI AERONAUTICHE
E DELL'ASSISTENZA AL VOLO
Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Roma, 6 DIC. 1946 - 19 A

3818

Prot. N. 416035/1-13 Allegati 3974 Coll.

Risposta al f.o N.° ... del ...

Al L'AFSC/A.C. TRAMITE
L'UFFICIO COLLEGAMENTO
= S E D E =

OGGETTO: Messaggi relativi al movimento di velivoli Alleati da e per Aeroporti Italiani.

I dipendenti organi competenti hanno segnalato a più ripresa che sugli Aeroporti sedi di Reparti italiani, arrivano velivoli Alleati senza il prescritto messaggio di preavviso.

Allo scopo di mettere i predetti organi -preposti al Controllo del Movimento Velivoli - in condizioni d'intervenire tempestivamente all'assistenza di velivoli alleati sia in volo che a terra, si prega codesto A.C. di voler esaminare l'opportunità di dare disposizioni in tal senso ai propri reparti di volo.

Si fa presente che le norme che regolano la compilazione e l'inoltro di messaggi relativi al movimento velivoli sono contenute nella pubblicazione U.T.2. "Ordinamento e Regolamento del Servizio delle Comunicazioni ed Assistenza del Volo dell'A. M. già in possesso di codesta A.C.

Si gradirebbe un cortese cenno in merito.

P. L'ISPETTORE t.a.
(Colonnello A.A.r.s.= D. LIBRI)

1096 -

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2274

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

32A

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

TO : Italian Air Ministry.
attention of Colonel Roveda.

DATE : 28th December, 1946.

REF. : AFSC/48/1/Air.

AIR SEA RESCUE AREAS CHARTS.

Reference our recent conversation, the above charts are now in my hands.

E. Boult

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

See also 31A

Mod 122*

Roma 19 dicembre 1946 A.

3117

Stato Maggiore R. Aeronautica MILITARE

Al F.O.BOUIT
AIR FORCES SUB COMMISSION
= SEDE =

Prot. N. 40682 CG/1 Allegati 2

Risposta al f.o N. del

OGGETTO

Trasmissione Carte Geografiche.

Come da accordi verbali presi, si inviano due copie di Carte d'Italia scala 1/2000000 con la distribuzione dei Centri Coordinamento Ricerche e Soccorso e le Stazioni di Salvataggio.

IL CAPO DELLA 2^ SEZ. ASS. TRAFF. AEREO
(Ten. Col. Pilota- R. ROVEDA)

Roveda

19/1/47

47821 S
073

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

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

= SEDE =

Prot. N. 0068000/1 / 2ª Sez. Allegati 2 — Risposta al f.° N.° — del

OGGETTO

Trasmissione Carte Geografiche.

Come da accordi verbali presi, si inviano due copie di Carte d'Italia scala 1/2000000 con la distribuzione dei Centri Coordinamento Ricerche e Soccorso e le Stazioni di Salvataggio.

IL CAPO DELLA 2ª SEZ. ASS. TRAFF. AEREO
(Ten. Col. Pilota- M. ROVELLA)

1034

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

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

30 A

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

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

DATE:- 9th December, 1946.

REF:- AHQI/400/5/AIR.

MONTHLY REPORT SUMMARIES.

Reference your monthly summary of Air Sea Jungle and Mountain Rescue incidents, para 1 Remarks. It would be appreciated if you could give summarised details of all incidents in this column, as a complete account of each incident can then be made to H.Q. Med/M.E.

(R.T.W. JONES F/O)
Senior Navigation Officer,
Air Headquarters,
R.A.F. ITALY, C.M.F.

1093

2283

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

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

N. 1525/c/12 di prot.

Centocelle, li 9/12/1946 104

All'UFFICIALE DI
Collegamento dell'A.F.S.C.
F/O BOULT
R O M A

OGGETTO: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 9/12/46.-

Base	N°	Efficienze	Inefficienze
Vigna di Valle	3	1	2
Brindisi	13	0	13
Taranto	16	8	8
Cadimare	2	1	1
Cagliari	4	2	2
Venezia	4	0	4

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Urbe	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Linate	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Lecce	1	Caccia	Efficiente

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE

1092

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Cambocelle, li 4/12/1946

289

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.M.A.C. c/o BONIT
R O M A

Prot./no. 1561/Cir

Oggetto: Invio elenchi aeroporti.

Alcuni dei ritorno
Allegati si restituiscono i modelli
riguardanti le notizie agli aeroporti.-
Vorrà cortesemente far informare
circa il ritardo.

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

1091

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

Centocelle li 12/12/1946

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot n° 1554/M5 2717

/4051 Coll

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C.-F/O BOULT

R O M A Via Condotti

Oggetto: Numero telefonico.-

Per opportuna conoscenza si comunica che il numero telefonico urbano del Centro Soccorso di Milano è ora 581194.-

581194.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO (MESSA E SOCCORSO
(Col. A.A.c.n. A. Del Monte)

Del Monte

19/12/46

2286

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

247

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

TO : Air Ministry Telecommunication Inspectorate, Rome.

DATE : 20th December, 1946.

REF. : AFSC/4[illegible]/1/Air.

LONG DISTANCE TELEPHONE COMMUNICATIONS.

Ser. 247

With reference to letter received from the Search and Rescue Service ref. 1507/a.12 dated 7th December, 1946.

2. The matter has been taken up with the Long Distance Telephone exchange. It is hoped that the results will be satisfactory. Ser. 2177

F. SCOTT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

2 2 R 1

2517.

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

TO : Supervisor Long Distance Telephone Exchange.
Attention of R.S.M. Turner.

DATE : 20th December, 1946.

REF. : AFSC/22/1/Air.

LONG DISTANCE TELEPHONE COMMUNICATIONS.

Ref 2-4 17

Reference our recent conversation herewith a copy of letter received from the Italian Search and Rescue Service for your information and remarks.

E. COULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

24A (21)

From : Search and Rescue Service

To : Air Ministry
Telecommunication Inspectorate Rome

for information:
Liaison Officer at A.F.S.C. (C/C Boult) Rome

Date : 7th December 1946

Ref. : 1307/C 12

LONG DISTANCE TELEPHONE COMMUNICATION

We wish to report that we are still experiencing great difficulty in obtaining telephone communications between this Rescue Centre and other organisations when, in cases of emergency, calls are asked for through the "Long Distance" Exchange. These difficulties are due to the said Allied Exchanges refusal to consider our organisation as a military organisation and does not consider that we are entitled to make use of the long distance exchange.

This attitude is quite contrary to the arrangements agreed upon between the Inspectorate for Telecommunications and the A.F.S.C.

It is requested that you may approach the A.F.S.C. on the matter and ask them to notify the Long Distance Exchange of the arrangement by which the Search and Rescue Services Directorate of Centocelle Telephone 471 554.is authorised to put it's calls through the said Exchange, when cases of emergency demand it.

THE DIRECTOR
of the SEARCH AND RESCUE SERVICE

Translated by Mr. E.W. BURTON

Long Distance
Exchange
Rome Telephone

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

Ref. : 1607/C 12

LONG DISTANCE TELEPHONE COMMUNICATION

We wish to report that we are still experiencing great difficulty in obtaining telephone communications between this Rescue Centre and other organisations when, in cases of emergency, calls are asked for through the "Long Distance" Exchange. These difficulties are due to the said Allied Exchanges refusal to consider our organisation as a military organisation and does not consider that we are entitled to make use of the long distance exchange.

This attitude is quite contrary to the arrangements agreed upon between the Inspectors e for Telecommunications and the A.F.S.C.

It is requested that you may approach the A.F.S.C. on the matter and ask them to notify the Long Distance Exchange of the arrangement by which the Search and Rescue Services Directorate of Centocelle Telephone 471 554. is authorised to put it's calls through the said Exchange, when cases of emergency demand it.

THE DIRECTOR
of the SEARCH AND RESCUE SERVICE

Translated by Mr. L.V. BURTON

Long Distance
Telephone
Allied Troops

1087

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

7/12/1946

24B

MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispettorato delle Telecomunicazioni
R O M A

1507/C5

Comunicazioni telefoniche Long Distance

e p. c. ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'AFSC F/O BOULT
R O M A

Si segnala, per i provvedimenti del caso, che permane tuttora la difficoltà di ottenere comunicazioni telefoniche fra questo Centro Soccorso ed altri Enti tramite il centralino Long Distance in caso d'emergenza, e questo perchè il suddetto centralino alleato non riconosce a questo Ente la qualifica di Ente Militare e la facoltà di usufruire di tale mezzo di coumunicazione, contrariamente a quanto convenuto tra codesto Ispettorato e l'AFSC.-

Pregasi pertanto di voler interessare l'AFSC, perchè ricordi al centralino Long Distance che questa Direzione Servizio Ricerca e Soccorso di Centocelle-Telefono 471 554-è autorizzata ad usufruire del predetto centralino in caso d'emergenza.-

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

CENTROCELLE

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

Comunicazioni telefoniche Long Distance

e p. c. ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'AFSC F/O BOULT
R O M A

Si segnala, per i provvedimenti del caso, che permane tuttora la difficoltà di ottenere comunicazioni telefoniche fra questo Centro Soccorso ed altri Enti tramite il centralino Long Distance in caso d'emergenza, e questo perchè il suddetto centralino alleato non riconosce a questo Ente la qualifica di Ente Militare e la facoltà di usufruire di tale mezzo di coumunicazione, contrariamente a quanto convenuto tra codesto Ispettorato e l'AFSC.-

Pregasi pertanto di voler interessare l'AFSC, perchè ricordi al centralino Long Distance che questa Direzione Servizio Ricerca e Soccorso di Centocelle-Telefono 471 554-è autorizzata ad usufruire del predetto centralino in caso d'emergenza.-

IL DIRETTORE DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. A. Del Vitale)

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE

1087

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

246 Mod. 123*

Roma, 17 Dicembre 19 46

Ministero dell'Aeronautica

All' A.F.S.C.

ROMA

tramite Ufficio Collegamento

Divisione Sezione
Prot. N. 53897/Socc. P/10 Allegati 4055 Cat Risposta al Foglio del Div. Sez. N.°

OGGETTO Collegamento telefonico tra il C.R.R.C. e Long Distance

1086

In riferimento alla vostra lettera AFSC/AIR/S 535/SIGS in data 17 sett. 1946.-

Si segnala per i provvedimenti del caso, che il C.R.R.C ha comunicato che permane tutt'ora la difficoltà di ottenere comunicazioni telefoniche tramite il centralino Long Distance in caso di emergenza, e questo perchè tale centralino non riconosce al CRRC la qualifica di ente militare e la facoltà di usufruire di tale mezzo di comunicazione, contrariamente a quanto detto nel foglio cui si fa riferimento.-

Si prega pertanto ricordare al centralino Long Distance che la Direzione Servizio Ricerche e Soccorso di Centocelle (tel. 471554) è autorizzato ad usufruire del predetto centralino in caso di emergenza.-

IL CAPO DIVISIONE
(Ten. Col. A.A.A. Luigi Ierardi)

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

2293

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

232A

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

TO : Directorate of Search and Rescue.

DATE : 19th December 1946.

REF. : AFSC/S2/1/Air.

RADIO FACILITIES CHARTS.

21P

With reference to your letter ref. 1538/c.12 dated 11th December 46.

2. The correct authorities have been notified of the changes of the above publication which will be corrected in due course. — 226

R. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCE SUB COMMISSION.

2294

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

22A

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

TO : 5th A.A.C.S. Wing, Wiesbaden, Germany.

DATE : 13th December , 1946.

REF. : AFSC/18/1/Air.

Ext: 567.

RADIO FACILITIES CHARTS.

2nd Ltr 21A

1. Enclosed for your information is a copy of letter received from the Italian Directorate of Search and Rescue Service.

2. It would be appreciated if a copy of the above charts could be forwarded on to me for my information.

E. BOUIT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTORATE,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

(T)

21A

From : Directorate of Search and Rescue Service

To : Liaison Office at A.F.S.O. (H/Q Fault)

Date : 11th December 1948

Ref. : 1708/3.12

Subject: RADIO FACILITY CHARTS PUBLISHED BY THE ITALIAN GOVT

It has been noted that some of the information regarding the Italian Rescue Centre as published on the "Radio facilities charts" of the 1st November 48 is not quite exact.

As this might be inconvenient it is proposed that in further editions the information may be altered to read.

"The Italian Rescue Service" is the control for the Rescue and Search Liaison Centres (C.C.R.S.) of Rome (Direction), Milan, Venice, Brindisi, Elmas (Cagliari) and Catania (to be opened soon).

The C.C.R.S. are helped by the C.A.V. (Flying Assistance Centres) that maintain a watch from dawn to dusk on a frequency of 4721 Kcs. and 333 Kcs. The C.A.V. have the following R.T. call-signs: Rome I.R.O. - Milan ILY - Venice I.I.S. - Cagliari I.I.D.- Brindisi I.I.I. - Catania I.I.C.

Met. information can always be obtained from the C.A.V.

Radio bearings (QDM) can be obtained from all C.A.V.'s on 333 Kcs. and from Malgina I.I.A. and Cagliari I.I.D. on 4721 Kcs. during the day.

THE DIRECTOR OF SEARCH AND RESCUE SERVICES.
(COL. A. DEL CONTE)

428687

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

It has been noted that some of the information regarding the Italian Rescue Centres as published on the "Radio facilities Charts" of the 1st November 1945, is not quite exact.

As this might be inconvenient it is proposed that in further editions the information may be altered to read.

"The Italian Rescue Service" is the control for the Rescue and Search Liaison Centres (C.C.S.S.) of Rome (Direction), Milan, Venice, Brindisi, Elmas (Cagliari) and Catania (to be opened soon).

The C.C.S.S. are helped by the C.A.V. (Flying Assistance Centres) that maintain a watch from dawn to dusk on a frequency of 4702 Kcs. and 333 Kcs. The C.A.V. have the following R.T. callsigns: Rome I.I.O. - Milan ILY - Venice I.I.S. - Cagliari I.I.E.- Brindisi I.I.I. - Catania I.I.C.

Met. Information can always be obtained from the C.A.V.

Radio bearings (QDM) can be obtained from all C.A.V.'s on 333 Kcs. and from Bologna I.I.A. and Cagliari I.I.E. on 4702 Kcs. during the day.

THE DIRECTOR OF SEARCH AND
RESCUE SERVICES.
(COL. A. DEI PONTE)

4786/47

Translated by Mr. F.T. BURTON

5 AHCS WING
WIESBADEN
GERMANY

1000

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

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 11/12/1946 21 B 194

N. 1538/C12 di prot.

All'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Boult
R O M A

OGGETTO: "Radio Facility Charts" pubblicato a cura dell'AACS-HQ 5 th.-

Si segnala che nelle "Radio Facilities Charts" del I Novembre 1946 sono state osservate delle notizie relative al Servizio Soccorso Italiano non completamente esatte. Poichè ciò potrebbe dar luogo ad inconvenienti, si progerrebbe che nelle future edizioni tali notizie fossero corrette nel modo che si precisa:

" Il Servizio Soccorso Italiano fà capo ai Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso (CCRS) di Roma (Direzione), Milano, Venezia, Brindisi, Elmas(Cagliari) e Catania(di prossima apertura). I CCRS sono affiancati alle C.A.V. (Centrali Assistenza al Volo) che mantengono dall'alba al tramonto l'ascolto continuo sulle frequenze di Kc/s 4781 e 333. Le CAV hanno i seguenti nominativi R.T? : Roma IMC- Milano ILY- Venezia ILB- Cagliari ILE- Brindisi ILI- Catania IMC .-

- Informazioni meteorologiche possono essere ottenute in ogni momento dalle CAV .

- Rilevamenti radiogoniometrici su Kc/s 333 possono essere ottenuti di giorno da tutte le CAV e su Kc/s 4781 da Bologna ILA e da Cagliari ILE".-

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

OGGETTO: "Radio Facility Charts" pubblicato a cura dell'ICAO-HQ 5 th.-

Si segnala che nelle "Radio Facilities Charts" del I Novembre 1946 sono state osservate delle notizie relative al Servizio Soccorso Italiano non completamente esatte. Poichè ciò potrebbe dar xx luogo ad inconvenienti, si proporrebbe che nelle future edizioni tali notizie fossero corrette nel modo che si precisa:

" Il Servizio Soccorso Italiano fà capo ai Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso (CCRS) di Roma (Direzione), Milano, Venezia, Brindisi, Elmas(Cagliari) e Catania(di prossima apertura). I CCRS sono affiancati alle C.A.V. (Centrali Assistenza al Volo) che mantengono dall'alba al tramonto l'ascolto continuo sulle frequenze di Kc/s 4781 e 333. Le CAV hanno i seguenti nominativi R.T? : Roma IRC- Milano ILM- Venezia ILS- Cagliari ILE- Brindisi ILI- Catania ILC .-

Informazioni meteorologiche possono essere ottenute in ogni momento dalle CAV .

- Rilevamenti radiogoniometrici su Kc/s 333 possono essere ottenuti di giorno da tutte le CAV e su Kc/s 4781 da Bologna ILA e da Cagliari ILE".-

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

1082

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

2249

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

30 A

From : Air Forces Commission, Rome.

To : Air Forces Sub Commission, Milan.

Ref : AFSC 48/1/Air.

Date : 10th December 1946.

C.A.V. MILAN.

16 A

Herewith original reports lettered A.B.C.D.and E. received from C.A.V. Milan, and returned as requested.

Please inform Capt. Pil. Merli of the Milan C.A.V. that the good work carried out by the Air Sea Rescue Centre has been noted,and that I will write him full particulars in a few days time.

E. BOULT F/O.
for AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2300

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

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

TO : Public Relations Officer. Rome.
Editor. Air Force News. M.E.
" "Avvisione" Rome. Comm. Umberto 504.

DATE : 10th December 1946.

REF. : AFSC/48/1/Air.

Ext: 567.

AIRCRAFT SAFETY OPERATIONS.

Enclosed please find a brief report on a recent Rescue operation carried out by the Italian Aircraft Centres.

2. It is thought that the information given, will serve to draw the attention of all people to the good work this service is capable of performing.

3. If you consider the report of any interest and decide to publish same, I would be grateful if you could inform me giving the dates of publications.

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2301

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

REPORT ON CRASH OF FIVE AMERICAN DAKOTA AC. 8961.

Much publicity has been given in the papers over the recent crash, and the ultimate rescue of all the passengers and crew of the American Dakota aircraft, which crashed in the Swiss Alps on November 21st during a flight from Germany to Italy.

It is felt, in view of the reports which are now on hand, that recognition should be given to the valuable help and part played by the newly created Italian Aircraft Safety Centres, who, overcoming great difficulties, due mainly to lack of equipment, carried out searches and, after the aircraft had been located, dropped supplies and finally helped to direct the approaching rescue parties to the crashed Dakota. Here, briefly is their story :-

On November 21st, on request from the Air Forces Sub-Commission, Rome, the Italian Air Sea Rescue Centres opened up a wireless watch on the frequency of the crashed aircraft (which was transmitting for five minutes out of every hour) and endeavoured to take bearings, and so fix its position. Messages were picked up by the Aircraft Safety Centre at Milan, but were too weak for bearings to be taken. Unfortunately at Milan, the nearest Safety Centre on watch, the aircraft could not be received. Milan then requested the Wireless Station at Bolzano, to intercept any messages for them. This was carried out with better results, but again it was not possible to take any bearings on the aircraft.

On November 23rd permission was obtained for rescue aircraft to fly over the Swiss frontier, and two Baltimore aircraft from the Milan Centre were immediately despatched at 12.45 and 17.15 hours respectively. These aircraft were compelled to fly at 16000 feet and despite the fact that they were without oxygen and were poorly suited for the weather conditions encountered, they nevertheless succeeded in locating the crashed Dakota and dropped them supplies of food, blankets, metal boxes of First Aid Kit, metal Bottles containing Tea and Brandy and antifreezing ointment; together with a message of good cheer. It is worthy of note that the personnel of the Safety Centre attached so much importance to their work, that they purchased or obtained from local units extra supplies to add to the official equipment. This necessitated the pilot type of parachute being pressed into use with good results, the supplies dropping no more than 70 metres away from the aircraft.

Rescue parties were also sighted on their way to the aircraft, and by firing coloured signals in the direction of the Dakota, and flying low over the rescue parties to the aircraft, and back again, the Baltimores helped to guide and speed them on their way.

As a final chapter to the whole rescue operation, bad weather was encountered on the return flight, and the rescue aircraft themselves had to be diverted to and landed at Verzuite.

It is felt that both the ground staff and the air crews concerned deserve high praise for the good work carried out by them in this Rescue Operation!

2302

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

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

TO : Air Headquarters, Italy.

DATE : 10th December 1946.

REF. : AFSC/48/1/Air.

Ext: 567.

W/T CALLSIGNS FOR ITALIAN AIR SEA RESCUE AIRCRAFT.

With the opening of C.C.R.S. Catania it is now necessary to allot additional callsigns for the use of the aircraft of this centre.

2. It is suggested that, as is the case with the other C.C.R.S. centres, the callsigns should commence with ASR and that the additional letters allocated should be X.Y. & Z. plus a figure 1 to 9.

3. It is requested that early conformation of the above be given in order that the necessary information may be passed to Italian Air Ministry.

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2303

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

17 4

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

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

DATE :- 30th November 1946.

REF :- AFSC/M/501/SICS.

C.A.V. LIMATE

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

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

ALLIED - AIR FORCES - COMMISSION - MILAN - COMMISSION

From : Rescue and Research Coordinating Center
Linate Airport (Milan)
Command Office

To : A.F.S.C. A.C. Milan

Date : 27th November 1946

Ref. : 34/RS

Subject: REPORT ON DEFICIENCIES AND FAULT IN THE SERVICE
PERIOD: NOVEMBER 1946 15th - 20th

1) Telephone Communications: Line interruptions: few and short duration.

Communications with the S.F.I.F.I.L.: good - A direct line with Venice has not yet been obtained.

This caused considerable loss of time, specially on the occasion of communications with H.Q. A.A.F. Udine during the Dakota 0946 Rescue operations.

2) R/T Communications: On the 3500 Kc/s service, satisfactory.

The second "1000 Vehicle" which the 1st S.A.T. Telesection should have prepared upon request from C.A.V. C.O. during Fl/Lt Reid's last visit.

The short wave Marconi radiogoniometer is not functionning.

On the 21st upon request from Sq/Ldr Ray, this Command try to take bearings on the Dakota 0946 which was transmitting from 55' to 00 of each hour. It was impossible to intercept any calls from the a/c with the above mentionned apparatus. The Bologna short wave radiogoniometer was asked to intercept, but owing to the distance involved, although receiving, could not take any bearings on the Douglas 0946 ..

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

Subject: REPORT ON DEFICIENCIES AND FAULT IN THE SERVICE
PERIOD: NOVEMBER 1948 15th - 27th

1) Telephone Communications: Line interruptions: few and short duration.

Communications with the S.I.T.I.F.E.L.: good - A direct line with Venice has not yet been obtained.

This caused considerable loss of time, specially on the occasion of communications with S.A. B.A.T. Udine during the Dakota C46 Rescue operations.

2) T/T Communications: On the CCOC Ro/s service, satisfactory.

The second "CCOC Vehicle" which the 1st U.A.T. Telesection should have prepared upon request from U.A.T. C.O. during Fl/Lt Reid's last visit.

The short wave Mezzate radiogoniometer is not functionning.

On the 21st upon request from Sq/Ldr Ray, this Command try to take bearings on the Dakota C46 which was transmitting from 55' to 00 of each hour. It was impossible to intercept any calls from the a/c with the above mentionned apparatus. The Bologna short wave radiogoniometer was asked to intercept, but owing to the distance involved, although receiving, could not take any bearings on the Douglas C46 ..

On this occasion specially usefulness of having a short wave radiogoniometer at Milan proved. This is why the A.F.S.C. is earnestly requested to insist and obtain that a radio goniometer be installed at the earliest opportunity at Mezzate.

3) Air Rescue operations during the fortnight.

On the 23rd inst., upon request from H.Q. Udine U.S.A.A.F.: one Balt. ASR from 12,35 to 14,40 hrs.,- one Balt. ASR from 14,15 to 15,55 hrs.

1076

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

Total of lying hours 3. 45' - Result of research and rescue Positive

The Dakota 8846 survivors were seen; various supplies were dropped and the first land rescue party was directed towards the wreck.

4) Tests carried out during the fortnight: None

Same of previous report.

5) Personnel at the Center: as regards their number and their state of training - satisfactory.

6) Equipment and Supplies: Will the A.F.S.C. please request that the Rome Italian Units send the rescue Balt. equipment. On the occasion the supplies droping to the survivors of the Dakota 8846, it was necessary to buy locally and obtain from Italian and Allied Units most of the first aid equipment. Moreover pilot's parachuts had to be used instead of paper parachuts for dropping containers. All the above mentionned equipment had been demanded formonthes and although hasteners were sent each month, up to this day nothing has been received.

The A.R.A.R. has not got this equipment.

=.=.=.=.=.=.=.=.=.=.=.=.

We take this opportunity of thanking the A.F.S.C. for the supplies sent to be dropped to the survivors of the Dakota 8846 during rescue operations carried out by aircraft from this Command.

CHIEF OF THE C.C.R.S. OF MILAN
(Cap. Fil. Edgardo MORELLI)

Translated by Sgt. I. KIAN

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

CENTRO COORDINAMENTO E SOCCORSO
AEROPORTO DI LINATE (MILANO)
UFFICIO COMANDO

Linate-Milano, li 27 Novembre 1946

Prot. N° 8822

Protocollo n°. 34/RS

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

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/11/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee sono state poche e di breve durata. Buone le comunicazioni con la STIPEL.

Non si è ancora ottenuta la linea diretta con Venezia.- Ciò ha causato diversi disguidi e perdite di tempo, specie in occasione delle comunicazioni con il Quartier Generale della R.A.F. di Udine durante le operazioni di soccorso del Dakota 8846.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s.-

Non si è ancora ottenuto il secondo "Carro 1000" che la Telesezione della 1^ Z.A.T. avrebbe dovuto approntare, su richiesta del Comandante della CAV, già dal tempo dell'ultima visita del Capitano REID.

Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona.- Il giorno 21 c.m. questo Comando, su richiesta telefonica del Maggiore RAY, ha cercato di rilevare con detto radiogoniometro il Dakota 8846 che trasmetteva dai 55' ai 00' di ogni ora. Non è stato possibile però intercettare con il succitato apparato nemmeno una chiamata dell'aereo in parola.- E' stato interessato della cosa il radiogoniometro ad onde corte di Bologna che, a causa della distanza, pur avendo sentito le chiamate, non è stato in grado di rilevare il Douglas 8846.

Particolarmente in questa occasione si è riscontrata l'utilità di un radiogoniometro ad onde corte piazzato a Milano; perciò si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessarsi presso che di dovere perchè, al più presto, a Mezzate venga installato un radiogoniometro efficiente e di sicuro affidamento.

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

Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRL dalle ore 12,35 alle ore 14,40 su ordine del Quartier Generale Americano dell'Aeronautica di Udine.
Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRM dalle ore 14,15 alle ore 15,55 su ordine del Comando Americano di cui sopra.
Totale ore di volo: $3^{h}45^{m}$ - Esito ricerche e soccorsi : Positivo.
Sono stati avvistati i dispersi del Dakota 8846; sono stati lanciati rifornimenti vari e sono stati indirizzati sul luogo i primi soccorsi terrestri.

4°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. N.

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

Protocollo n°.:71/1.... MILANO

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/11/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee sono state poche e di breve durata. Buone le comunicazioni con la STIPEL.
Non si è ancora ottenuta la linea diretta con Venezia.- Ciò ha causato diversi disguidi e perdite di tempo, specie in occasione delle comunicazioni con il Quartier Generale della R.A.F. di Udine durante le operazioni di soccorso del Dakota 8846.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s.-
Non si è ancora ottenuto il secondo "Carro 1000" che la Telesezione della 1ª Z.A.T. avrebbe dovuto approntare,su richiesta del Comandante della CAV, già dal tempo dell'ultima visita del Capitano REID.
Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona.- Il giorno 21 c.m. questo Comando, su richiesta telefonica del Maggiore RAY, ha cercato di rilevare con detto radiogoniometro il Dakota 8846 che trasmetteva dai 55' ai 00' di ogni ora. Non è stato possibile però intercettare con il succitato apparato nemmeno una chiamata dell'aereo in parola.- E' stato interessato della cosa il radiogoniometro ad onde corte di Bologna che, a causa della distanza, pur avendo sentito le chiamate, non è stato in grado di rilevare il Douglas 8846.
Particolarmente in questa occasione si è riscontrata l'utilità di un radiogoniometro ad onde corte piazzato a Milano; perciò si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessarsi presso che di dovere perchè, al più presto, a Mezzate venga installato un radiogoniometro efficiente e di sicuro affidamento.

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

Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRL dalle ore 12,35 alle ore 14,40 su ordine del Quartier Generale Americano dell'Aeronautica di Udine.
Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRM dalle ore 14,15 alle ore 15,55 su ordine del Comando Americano di cui sopra.
Totale ore di volo: $3^h 45^m$ - Esito ricerche e soccorsi : Positivo.
Sono stati avvistati i dispersi del Dakota 8846; sono stati lanciati rifornimenti vari e sono stati indirizzati sul luogo i primi soccorsi terrestri.

4°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. N.

Vale quanto detto nella relazione precedente.

5°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero ed abbastanza addestrato.

6°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi codesta Sottocommissione di voler

1075

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

fare pressione presso gli Enti italiani di Roma perchè giunga l'attrezzatura di bordo per il Soccorso dei velivoli Baltimore.- In occasione del lancio di rifornimenti al Dakota 8846, si è dovuto acquistare sulla piazza o prelevare dai vari Comandi italiani e alleati gran parte del materiale di primo soccorso. In più si è dovuto fare uso di due paracadute di seta da pilota al posto di quegli appositi di carta per contenitori.

Tutto il materiale succitato era già stato richiesto da vari mesi e, sebbene mensilmente sollecitato, non è ancora giunto a tutt'oggi.

Presso l'A.R.A.R. detto materiale non si trova.

=.=.=.=.=.=.=

Si coglie l'occasione per porgere i più vivi ringraziamenti a codesta Sottocommissione che ha fornito provviste da lanciare al personale del Dakota 8846 durante l'operazione di soccorso effettuata da velivoli di questo Comando.

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

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

Report re 26 alts, R/T, lists of rebels dropped &
+ 1 day report, 15 Nov by Land

COMANDO SOCCORSO
AEROPORTO [illegible] (Milano)
UFFICIO COMANDO

Linate-Mi[illegible]o, li 27 Novembre 1946

ALLA
Full Off Legatt. 29/11/46
SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE
MILANO

Protocollo n°. 34/RS..

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/11/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee sono state poche e di breve durata. Buone le comunicazioni con la STIPEL.

Non si è ancora ottenuta la linea diretta con Venezia.- Ciò ha causato diversi disguidi e perdite di tempo, specie in occasione delle comunicazioni con il Quartier Generale della R.A.F. di Udine durante le operazioni di soccorso del Dakota 8846.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s.-
Non si è ancora ottenuto il secondo "Carro 1000" che la Telesezione della 1^ Z.A.T. avrebbe dovuto approntare, su richiesta del Comandante della CAV, già dal tempo dell'ultima visita del Capitano REID.
Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona.- Il giorno 21 c.m. questo Comando, su richiesta telefonica del Maggiore RAY, ha cercato di rilevare con detto radiogoniometro il Dakota 8846 che trasmetteva dai 55' ai 00' di ogni ora. Non è stato possibile però intercettare con il succitato apparato nemmeno una chiamata dell'aereo in parola.- E' stato interessato della cosa il radiogoniometro ad onde corte di Bologna che, a causa della distanza, pur avendo sentito le chiamate, non è stato in grado di rilevare il Douglas 8846.

Particolarmente in questa occasione si è riscontrata l'utilità di un radiogoniometro ad onde corte piazzato a Milano; perciò si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessarsi presso che di dovere perchè, al più presto, a Mezzate venga installato un radiogoniometro efficiente e di sicuro affidamento.

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

Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRL dalle ore 12,35 alle ore 14,40 su ordine del Quartier Generale Americano dell'Aeronautica di Udine.
Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRM dalle ore 14,15 alle ore 15,55 su ordine del Comando Americano di cui sopra.
Totale ore di volo: $3^{h}45^{m}$ - Esito ricerche e soccorsi : Positivo.
Sono stati avvistati i dispersi del Dakota 8846; sono stati lanciati rifornimenti vari e sono stati indirizzati sul luogo i primi soccorsi terrestri.

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

Protocollo n°. 34/RS...

MILANO

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/11/1946.

1°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni delle linee sono state poche e di breve durata. Buone le comunicazioni con la STIPEL.

Non si è ancora ottenuta la linea diretta con Venezia.- Ciò ha causato diversi disguidi e perdite di tempo, specie in occasione delle comunicazioni con il Quartier Generale della R.A.F. di Udine durante le operazioni di soccorso del Dakota 8846.

2°) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6500 Kc/s.-

Non si è ancora ottenuto il secondo "Carro 1000" che la Telescuola della 1ª Z.A.T. avrebbe dovuto approntare, su richiesta del Comandante della CAV, già dal tempo dell'ultima visita del Capitano REID.

Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona.- Il giorno 21 c.m. questo Comando, su richiesta telefonica del Maggiore RAY, ha cercato di rilevare con detto radiogoniometro il Dakota 8846 che trasmetteva dai 55' ai 00' di ogni ora. Non è stato possibile però intercettare con il succitato apparato nemmeno una chiamata dell'aereo in parola.- E' stato interessato della cosa il radiogoniometro ad onde corte di Bologna che, a causa della distanza, pur avendo sentito le chiamate, non è stato in grado di rilevare il Douglas 8846.

Particolarmente in questa occasione si è riscontrata l'utilità di un radiogoniometro ad onde corte piazzato a Milano; perciò si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessarsi presso che di dovere perchè, al più presto, a Mezzate venga installato un radiogoniometro efficiente e di sicuro affidamento.

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

Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRL dalle ore 12,35 alle ore 14,40 su ordine del Quartier Generale Americano dell'Aeronautica di Udine.
Una il giorno 23 c.m. con il Baltimore ASRM dalle ore 14,15 alle ore 15,55 su ordine del Comando Americano di cui sopra.
Totale ore di volo: $3^{h}45^{m}$ - Esito ricerche e soccorsi : Positivo.
Sono stati avvistati i dispersi del Dakota 8846; sono stati lanciati rifornimenti vari e sono stati indirizzati sul luogo i primi soccorsi terrestri.

4°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. N.

Vale quanto detto nella relazione precedente.

5°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero ed abbastanza addestrato.

1073

6°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi codesta Sottocommissione di voler

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

fare pressione presso gli Enti italiani di Roma perchè giunga l'attrezzatura di bordo per il Soccorso dei velivoli Baltimore.- In occasione del lancio di rifornimenti al Dakota 8846, si è dovuto acquistare sulla piazza o prelevare dai vari Comandi italiani e alleati gran parte del materiale di primo soccorso. In più si è dovuto fare uso di due paracadute di seta da pilota al posto di quegli appositi di carta per contenitori.

Tutto il materiale succitato era già stato richiesto da vari mesi e, sebbene mensilmente sollecitato, non è ancora giunto a tutt'oggi.

Presso l'A.R.A.R. detto materiale non si trova.

=.=.=.=.=.=.=

Si coglie l'occasione per porgere i più vivi ringraziamenti a codesta Sottocommissione che ha fornito provviste da lanciare al personale del Dakota 8846 durante l'operazione di soccorso effettuata da velivoli di questo Comando.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. Pil. Edoardo [illegible])

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

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

Copy of A

1 of 7

MESSAGGIO LANCIATO INSIEME SI RIFORNIMENTI ALL'EQUIPAGGIO E AI PASSEGGERI DEL DAKOTA 8846.

TO THE CREW AND PASSENGERS OF THE
"DAKOTA 8846"

We are trying to do every possible thing for you all.

Be strong and confident as you did in the past few days.

Good luck and our best wishes. God bless you.

Italian Aircraft Safet Centre - Milan

Milan, Airdrome November 23, 1946

Copy No 1 of B 1

SEARCH AND RESCUE OPERATION ON THE 23rd NOVEMBER 1946.

COMMENTS AND OBSERVATIONS BY THE COMMANDING OFFICER OF THE R.N.A.S. C.C.R.S.

RT COMMUNICATIONS.

The 6500 Kc/s wave length has given good results even at considerable distance. We have, however, been made to realise that the "Bendix" apparatus on the "Baltimore" aircraft does not work as well on this wave length as they do on the 4701 Kc/s.

In my opinion, the reason for this difference is to be found in the length of the fixed aerial.

It has lately come to my notice that some Bendix Radios functionned irregularly. I shall endeavour to find out the causes of this malfunctionning and to report on them.

The first rescue aircraft, had to transmit on 4701 Kc/s as immediately after taking off it was noticed that the transmitter on 6500 Kc/s was very weak. Considering the importance of the mission, I did not think it necessary to recall the aircraft, but had it continue the flight and had it transmit on 4701 Kc/s (in this way all stations of the 3rd Service could pick up the messages of the ASR). Meanwhile this station transmitted it's order's to the aircraft on 6500 Kc/s, so as to use a less crowded wave length.

The communications with the ASR gave very satisfactory results on 6500 Kc/s.

It is to be noted that the transmitters aboard the "Baltimores" had been tested and turned in on the early morning of the 21st, 22nd and 23rd last reception had always been satisfactory.

This Command did not consider it necessary to take bearings on the aircraft in the zone as the last interceptions practiced had given perfectly exact results.

I could not speak to highly of the work carried out by the aircrafts' radio operators who overcame the deficiencies of the apparatus under difficult conditions and by emergency methods maintained contact for nearly the whole of the flight.

GENERAL CONSIDERATIONS.

During the rescue operation we were able to notice the following:

a) the "Baltimore" is not suited to rescue operation because of it's poor stability in bad weather and it's high speed which does not allow for a detailed observation of the terrain.

b) the lack of rescue equipment, made it imperative for the Rescue Centre and the Flying Section to buy stores locally. These stores should have reached the Rescue Centre long since, considering the repeated monthly indents that have been despatched.

c) we had to make use of two silk pilot's parachutes when the normal container's chutes would have been quite adequate. In the past these were supplied in great quantities to the Bombing and Transport Wing when it was supplying the Balkans.

d) The "Baltimore" used on rescue work are not fitted with high altitude equipment. It is necessary to study the possibility of installing the electric circuits for use with electrically heated flying suits and to have them fitted with oxygen equipment. Though it is possible to fly at 16000 ft. without oxygen, if this course is adopted

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

In my opinion, the reason for this difference is to be found in the length of the fixed aerial.

It has lately come to my notice that some Bendix Radios functionned irregularly. I shall endeavour to find out the causes of this malfunctionning and to report on them.

The first rescue aircrafts, had to transmit on 4731 Kc/s as immediately after taking off it was noticed that the transmitter on 6500 Kc/s was very weak. Considering the importance of the mission, I did not think it necessary to recall the aircraft, but had it continue the flight and had it transmit on 4731 Kc/s (in this way all stations of the pri Service could pick up the messages of the ASRL). Meanwhile this station transmitted it's order's to the aircrafts on 6500 Kc/s, so as to use a less crowded wave length.

The communications with the ASRs gave very satisfactory results on 6500 Kc/s.

It is to be noted that the transmitters aboard the "Baltimores" had been tested and turned in on the early morning of the 21st, 22nd and 23rd last reception had always been satisfactory.

This Command did not consider it necessary to take bearings on the aircraft in the zone as the last interceptions practiced had given perfectly exact results.

I could not speak to highly of the work carried out by the aircrafts' radio operators who overcame the deficiencies of the apparatus under difficult conditions and by emergency methods maintained contact for nearly the whole of the flight.

GENERAL CONSIDERATIONS.

During the rescue operation we were able to notice the following:

a) the "Baltimore" is not suited to rescue operation because of it's poor stability in bad weather and it's high speed which does not allow for a detailed observation of the terrain.

b) the lack of rescue equipment, made it imperative for the Rescue Centre and the Flying Section to buy stores locally. These stores should have reached the Rescue Centre long since, considering the repeated monthly indents that have been despatched.

c) We had to make use of two silk pilot's parachutes when the normal container's chutes would have been quite adequate. In the past these were supplied in great quantities to the Bombing and Transport Wing when it was supplying the Balkans.

d) The "Baltimore" used on rescue work are not fitted with high altitude equipment. It is necessary to study the possibility of installing the electric circuits for use with electrically heated flying suits and to have them fitted with oxygen equipment. Though it is possible to fly at 18000 ft. without oxygen, if this course is adopted send the flight a long one, may be decreased to the point of endanging the completion of the rescue.

e) The "Baltimore" are not fitted with de-icing equipment. As most of the missions are likely to be over the mountains and therefore high altitude flights, in all weather, it is necessary if one wants to continue in the use of these aircraft, to have suitably equipment with de-icing equipment.

Due to messages that had been intercepted this Rescue Centre was ready and waiting to help in the search for the Dakota 3346 as from the 21st last.

It had to wait until the 23rd for the Allied Authorisation (his last was finally given by phone after we had insisted several times, and then only on the 1071 initiative of Capt. THORNBURG of the Udine Command).

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

In the interest of the last, we would ask the Allied Command to grant us a permanent authorisation to cross the frontier in similar cases.

It is my opinion that for some operations on land the Baltiomre is not an ideal aircraft. A suitable aircraft should include the following, lower speed, good stability, up to date equipment for blind flying, beam flying and when radio guided, a low fuel consumption, de-icing equipment and oxygen equipment.

As at the moment we must make do with inadequate aircraft, I think the "Cant Z 1007 would be more suitable.

It would, if fitted with de-icing equipment, meet the majority of the specifications listed above.

As the operation was brought to such a successful conclusion, I would think it opportune at this stage, to annotate all the flying crews' personal document with a favorable mention.

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

As at the moment we must make [illegible] 1007 would be more suitable.

It would, if fitted with de-icing equipment, meet the majority of the specifications listed above.

As the operation was brought to such a successful conclusion, I would think it opportune at this stage, to annotate all the flying crews' personal document with a favorable mention.

1820

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

Copy of C

LIST OF ITEMS DROPPED BY PARACHUTES

	PACKETS OF BISCUITS	No.	30
	TINS OF EVAPORATED MILK	"	35
	FIRST AID BOXES	"	8
	METAL BOTTLES CONTAINING TEA AND BRANDY	"	15
	ROLLS OF BANDAGES AND COTTON	"	8
	LEMONS	"	30
	BOXES OF MINERVA MATCHES (WIND PROOF)	"	20
	BLANKETS	"	35
(a)	"META" PACKAGES	"	10
(a)	"META" STOVES	"	4
	FLASH LIGHTS COMPLETE WITH BATTERIES	"	2
	CHOCOLATE BARS	Kilos	6,300
	ANTI-FREEZING OINTMENT	"	4,000

CHIEF OF THE ITALIAN C.C.R.S.
(Capt. EDOARDO MERLI)

(a) "META" INFLAMMABLE SOLUTE CHEMICAL FUEL
(IN CUBES)

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

Ops 214 D

REPORT FORWARDED TO R.A.F. HEADQUARTERS UDINE AND TO MAJOR MITCHEL, AMERICAN RESCUE UNIT, TURIN

Report from the A.S.R.I. Baltimore Aircraft F.W. 821

Take-off 11,35 "Z" hrs. -Landed at 13,40 "Z" hrs.
Aircraft [illegible] almost intact, partly covered by snow, especially the right wing.

Three men were moving near the door of the wrecked plane.
On the snow near the aircraft; was written the call sign of the aircraft. This was not very clear but could be made out.

Two men who were in front of the main rescue party were at roughly half an hour's walk from where the aircraft had crashed. Equipped with skys, these two men were already on the cliff face, at the bottom of which the aircraft had crashed. An hour's journey away from these two men there was another party advancing towards the scene of the crash.

At 12,58 "Z" hrs. we parachuted the containers of cognac, chocolate, biscuits, first aid packs and blankets. They fell at approximatedly 70 meters from the plane.

We circled the area for an hour, continuelly flying from the wreck to the rescue party and giving directions on the route to be taken to reach the scene of the crash with minimum delay. this gave very good results.

We didn't sight any other aircraft.

Report of the Baltimore A.S.R.U. - F.W. 439

Take off 13,15"Z" hrs. Landed 14,30 "Z" hrs.

Above the scene of the crash we sighted one Douglas C.47 one Liberator and 1 single engined swiss aircraft.

The wrecked aircraft was nearly snow covered, the door was open, and the snow had been cleared away from the entrance.

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

Aircraft seen almost intact, partly covered by snow; especially the right wing.

Three men were moving near the door of the wrecked plane.
On the snow near the aircraft; was written the call sign of the aircraft. This was not very clear but could be made out.

Two men who were in front of the main rescue party were at roughly half an hour's walk from where the aircraft had crashed. Equipped with skys, these two men were already on the cliff face, at the bottom of which the aircraft had crashed. An hour's journey away from these two men there was another party advancing towards the scene of the crash.

At 12,30 "Z" hrs. we parachuted the containers of cognac, chocolate, biscuits, first aid packs and blankets. They fell at approximatedly 70 meters from the plane.

We circled the area for an hour, continually flying from the wreck to the rescue party and giving directions on the route to be taken to reach the scene of the crash with minimum delay. This gave very good results.

We did'nt sight any other aircraft.

Report of the Baltimore A.S.R.U. - F.T. 439

Take off 10,15"Z" hrs. Landed 14,30 "Z" hrs.

Above the scene of the crash we sighted one Douglas C.47 one Liberator and 1 single engined swiss aircraft.

The wrecked aircraft was nearly snow covered, the door was open, and the snow had been cleared away from the entrance.

We parachuted our rescue pack, it landed near the aircraft a little to the North of it.

We saw none of the survivors. As reported by the other Baltimore we too saw the rescue parties approaching the wrecked plane.

THE CHIEF OF THE MILAN C.O.S.S.
Capt. Edgardo MORLI

106

Translated by Mr. F.T. BURTON

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

Originator and text of signal

Allegato n° 2 5

1) Identical of other report

Communications

1) On 3500 Kc/s reception strength 1/5. In transmition strength 4/5

Report of the captain of the aircraft

1) Take off 14,15 hrs. Course 32°
15,26 hrs. sighted Dakota 1943 settled on the eastern side of the glacier. The right hand side of the fuselage and the right wing are nearly covered in snow. We noted that the door of the aircraft was open and the snow outside it cleared for a little way. All over the glacier are strewn small red parachutes.
We parachuted air food, blankets and first aid packs.
We circled the area until 15,29 hrs.
15,29 hrs. set course for base 170°
15,50 hrs. land at Vergiate because of the QFI at Linate.

Observations

I highly commend the crew of this aircraft for the way in which they overcame all technical and weather difficulties with a high sense of self denial and duty. They merited well of the trust we put in them.
The communications with the Rescue Centre were very good.

The C.C. of the Baltimore Section.

Various

2) I commend the crew of this aircraft, who overcame all difficulties and brilliantly brought the mission to a successful conclusion.

THE CHIEF OF THE STAFF C.C.P.C.
Capt. Pil. EDOARDO AMERI

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

b) Take off 1.15 hrs. Course 280°
15,26 hrs. sighted Dakota 3646 settled on the eastern side of the glacier. The right hand side of the fuselage and the right wing are nearly covered in snow. We noted that the door of the aircraft was open and the snow outside it cleared for a little way. All over the glacier are strewn small red parachutes.
We parachuted air food, blankets and first aid packs.
We circled the area until 15.30 hrs.
15,35 hrs. set course for base 100°
15,50 hrs. land at Verpiate because of the NEI at Linate.

Observations

I highly commend the crew of this aircraft for the way in which they overcame all technical and weather difficulties with a high sense of self denial and duty. They merited well of the trust we put in them.
The communications with the Rescue Centre were very good.

The C.O. of the Baltimore Section.

Various

c) I commend the crew of this aircraft, who overcame all difficulties and brilliantly brought the mission to a successful conclusion.

THE CHIEF OF THE MILAN C.S.A.R.O.
Capt. Pil. EDOARDO MERLI

Translated by Mr. F. W. BURTON

1057

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

Allegato N°1

Originator and text of signal
B) Air Rescue [illegible]/T/. For afternoon today 21st November 46 three Baltimore are to be ready to take off for rescue operation in Jungfrau zone.
Search for Dakota 9843/./ From last reports american aircraft is at 3.500 meters in an area bourded by 46° 30' 30" N. - 08° 09' E. and 46° 30' N. - 08° 10' E. and 08° 05' E. and 46° 35' N. - 08° 15' E././ In case of sighting, parachute supplies and signal exact position to land and air rescue parties by all means available.
Communications on 6500 Kc/s with LL/./
Await executive orders and R/T call sign/./ Capt. MAGLI

Communications
B) On 6500 Kc/s reception was of 3/5 while transmissions could not be heard, strength 1 - 0/5
On 4761 Kc/s strength 2 to 3/5

Report of the captain of the aircraft
A) 13,2 hrs. wreck of Dakota 9843 sighted in good condition on the snow. Made signals and parachuted food, blankets and first aid packs.
Guiding two sayers by pointing and very pistol also trying to guide another party, some two hours away by the same means.
Remaining over the area for over 50 min.
14,15 hrs. return to base Course 153°
14,40 hrs. Land at Vergiate because of QNI at Binate

Observations
F) The rescue operation has been brought to a successful conclusion and the crew is to be highly commended for it's part in this operation. Various difficulties (bad visibility at take off and landing, lack of high altitud flying equipment, heating, oxygen, rations and the failure of the W/T), these were all overcome in a spirit of self denial and high sense of duty. The communications were satisfactory in as much as the ground station was able to follow the aircraft throughout.

The commanding Officer of the
Baltimore Section
Sgd. Capt. Pilot Ottorino LONGO

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

and rescue parties by all means available.
Communications on 6500 Kc/s with IL[illegible]./
Lt.Col. executive refers and R/T call sign./ Capt. MERLI

Communications
L) On 6500 Kc/s reception was of 3/5 while transmissions could not be heard, strength 1 - 0/5
On 4701 Kc/s strength 2 to 3/5

Report of the captain of the aircraft
M) 10,20 hrs. wreck of Dakota 9845 sighted in good condition on the snow. Made signals and parachuted food, blankets and first aid packs.
Guiding two slyers by pointing and very pistol also trying to guide another party, some two hours away by the same means.
Remaining over the area for over 50 min.
11,15 hrs. return to base Course 150°
14,10 hrs. Land at Vergilio because of QNI at Linate

Observations
N) The rescue operation has been brought to a successful conclusion and the crew is to be highly commended for it's part in this operation. Various difficulties (bad visibility at take off and landing, lack of high altitude flying equipment, heating, oxygen, rations and the failure of the R/T), these were all overcome in a spirit of self denial and high sense of duty. The communications were satisfactory in as much as the ground station was able to follow the aircraft throughout.

The commanding Officer of the
Baltimore Section
Sgd. Capt. Pilot Ottorino LONGO

I commend the work of the crew who overcame technical and weather difficulties to complete the operation. 1066

Chief of Allied C.C.R.S.
Capt. Pilot Edgardo MERLI
Translated by Mr. F.W. HUNTER

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

MOD. R. V. 5

SERVIZIO SOCCORSO

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. ASIL *Tipo del velivolo* Caltiacre *Matricola* I-[illegible]-132-10

Velocità crociera [illegible] *(mg. o Km.). Ora di partenza* 12,33

Posizione zona inizio ricerche Massiccio Jungfrau 46°36'30"E - 08°09'E - 46°36'E - 08°10'E - 46°35'E - [illegible]

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 13,10 *Ora effettiva di arrivo* 13,[illegible]

Lasciata la zona di ricerca ore. 14,15 *Autonomia del velivolo ore* 3 ore.

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					
12,39				313°	180	Volo strumento	
12,43	Lago di Varese			"	200	Quota 8500p.	
13,04	" " "			"	"	" 12000p.	
13,16	Valle del Rodano			61°	"		
13,23	Ghiacciaio Rosenlaui				"	Zona ricerche	
	46°38'30"	08°09'					
	46°36'	08°09'					
14,15				152°	240	Rotta di ritorno	
14,40						Atterraggio a Torgiate	

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

Posizione zona inizio ricerche Passiccio Jungfrau 46°38'30"N - 08°09' - 46°30'N - 08°10' -

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 13,20 46°36'N - . *Ora effettiva di arrivo* 13,03

Lasciata la zona di ricerca ore. 14,15 *Autonomia del velivolo ore* 3 ore

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					
12,35				313°	180	Volo strumentale	
12,43	Lago di Varese			"	200	Quota 8500p.	
13,04	" " "			"	"	" 12000p.	
13,16	Valle del Sodano			61°	"		
13,23	Ghiacciaio Rosenlaui 46°38'20"	08°09'			"	Zona ricerche	
	46°36'	08°05'					
14,15				152°	240	Rotta di rientro	
14,40						Atterraggio a Forgiate	

Firma del Comandante del velivolo

F/to Tenente Aerin. 1065 [illegible] Salvatore

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

Mod. I. O. S.

SERVIZIO DI SOCCORSO

Modulo informazioni per operazioni di soccorso N. 1

A Questo modulo viene emesso da (*)

(*) Centro Soccorso — Reparto Aerei Soccorso — Unità Marittima Soccorso. Centro Soc. di Milano

B Ora — Provenienza e testo della segnalazione

Aerosoccorso Milano 5h2/1 /./ per oggi 21 Novembre pomeriggio pronti at decollo tre Baltimore per soccorso in zona Jungfrau ricerche Dakota 8846/./ Da ultime intercettazioni aereo americano trovasi at quota 5000 metri entro zona delimitata da seguenti punti 46°38'30"N - 08°09'E - et 46°30'N - 08°10'E et 46°36'N - 08°05'E et 46°35'N - 08°18'E /./ In caso avvistamento lanciare provviste et segnalare con ogni mezzo at eventuali soccorsi terrestri et aerei posizione esatta /./ Collegamento su 6900 kcs. /./ Attendere ordine esecutivo /./ Comunicate nominativi /./ Capitano Orsi

C

Velivolo disperso	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
Douglas	8846	radio di bordo	

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
46°38'30" N 08°09' E	5000 m.	Monaco Marsiglia		

E Indicazioni circa la zona di ricerca

Come da ordine di operazione

F Informazioni varie

In zona dovrebbero esserci squadre di soccorso di sciatori

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
						Linate	in parten

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

delimitata da seguenti punti 46°30'30" N - 08°09' E - et 46°30' N - 08°10' E et 46°35' N - 08°05'E et 46°35'N - 08°18' E ./. In caso avvistamento lanciare provviste et segnalare con ogni mezzo et eventuali soccorsi terrestri et aerei posizione esatta ./. Collegamento da 6500 m. con ASL ./. Attendo ordine assistenza et nominativi. Radio. ./. Capitano Aiut

C

Velivolo disperso	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
Douglas	8546	radio di bordo	

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
46°38'30" N 08°09' E	3000 m.	Monaco Marsiglia		

E Indicazioni circa la zona di ricerca

Come da ordine di operazione

F Informazioni varie

In zona dovrebbero esserci squadre di soccorso di sciatori

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
Baltimore	Sezione Staccata di Linate	ASRL	Grappa 10	dopo circa 25' di volo	13,23	Linate 12,35	in partenza 1 km. oltre i 400 m. ottima. Ricerca Lakota

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
							1064 -

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 ricerca (da compilare a cura dei mezzi ricerca e soccorso):

Mare == Vento == Onda ==

Visibilità Ottima – km.50 Altezza base nubi N.N.

Note Sulla Pianura Padana nebbia bassa sino a 400 m. – Visibilità 1 km.

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) ore 12,15 (telefonico)

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati

Su 6500 Kc/s. in ricezione l'intensità dei segnali è risultata di 3/5 mentre in trasmissione il collegamento non si è potuto mantenere per intensità dei segnali di 1-0/5. Su 4781 ko. l'intensità dei segnali varia da 2 a 3/5.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo Partenza ore 12,35 – Rm.317°.

Ore 13,25 avvistato relitto Dakota 8846 in buone condizioni sulla neve – Fatti segnali – lanciati rifornimenti viveri e coperte e medicinali . Guidiamo con puntate e segnalazioni con pistola Very due sciatori sul luogo esatto dell'aereo e cerchiamo anche di indirizzare col medesimo sistema un'altra colonna di soccorso distante dall'aereo oltre due ore di marcia.

Rimango sulla zona per oltre 50'

Ore 14,15 faccio rotta di rientro: Rm.156°

Ore 14,40 atterriamo a Vergiate a causa del QSI esistente nel momento sul campo di Linate.

N Osservazioni Il soccorso è stato condotto a termine dall'equipaggio in maniera encomiabile malgrado le difficoltà di varia indole (come la scarsa visibilità in partenza e in atterraggio, mancanza di mezzi idonei per il volo in quota, riscaldamento, impianto ossigeno, viveri di conforto, avaria dell'impianto radio di bordo, ecc.) superate con alto spirito di abnegazione ed elevato senso del dovere, essendosi l'equipaggio compreso della delicata missione affidabagli. – Il collegamento è risultato buono tanto che a terra si sono potuti seguire tutti i movimenti dell'aereo in volo.

O Varie

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

L

Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati

Su 6500 Kc/s. in ricezione l'intensità dei segnali è risultata di 3/5 mentre in trasmissione il collegamento non si è potuto mantenere per intensità dei segnali di 1-0/5. Su 4721 kc. l'intensità dei segnali varia da 2 a 3/5.

M

Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo Partenza ore 12,35 - Rm.317°.

Ore 13,25 avvistato relitto Dakota 8846 in buone condizioni sulla neve - Fatti segnali - lanciati rifornimenti viveri e coperte e medicinali . Guidiamo con puntate e segnalazioni con pistola Very due sciatori sul luogo esatto dell'aereo e cerchiamo anche di indirizzare col medesimo sistema un'altra colonna di soccorso distante dall'aereo oltre due ore di marcia.

Rimango sulla zona per oltre 50'

Ore 14,15 faccio rotta di rientro: Rm.156°

Ore 14,40 atterriamo a Vergiate a causa del QBI esistente nel momento sul campo di Linate.

N

Osservazioni Il soccorso è stato condotto a termine dall'equipaggio in maniera encomiabile malgrado le difficoltà di varia indole (come la scarsa visibilità in partenza e in atterraggio, mancanza di mezzi idonei per il volo in quota, riscaldamento, impianto ossigeno, viveri di conforto, avaria dell'impianto radio di bordo, ecc.) superate con alto spirito di abnegazione ed elevato senso del dovere, essendosi l'equipaggio compreso della delicata missione affidatagli. - Il collegamento è risultato buono tanto che a terra si sono potuti seguire tutti i movimenti dell'aereo in volo.

O

Varie

IL COMANDANTE DELLA SEZIONE BALTIMO
F/to Capitano Pilota Ottorino LONGO

Elogio il personale di volo che superando difficoltà tecniche e meteorologiche ha saputo condurre brillantemente a termine la missione.

FIRMA (1) F/to Tenente A.A.r.n. COLAPIETRO

(1) Padrone del Motoscafo.
Comandante del Velivolo.
Ufficiale di Servizio del Centro.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
Ten. Col. Pil. [illegible] Mario

FIRMA

Uff. Comand. del Centro Soccorso
oppure
Uff. Comand. Reparto Velivoli o Motoscafi di Soccorso

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-1946 (129 C - 40 bl. da 50)

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

MOD. R. V. S

SERVIZIO SOCCORSO

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. ASRM *Tipo del velivolo* Baltimore *Matricola* F.N.439-132-15

Velocità crociera 210 gl/s *(mg. o Km.). Ora di partenza* 14,15

Posizione zona inizio ricerche Massiccio Jungfrau: 46°38'30"N - 08°09'E - 46°30'N - 08°10'E

46°36' N - 08°05'E - 46°30'N - 08°18' E.

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 14,44 *Ora effettiva di arrivo* 14,46

Lasciata la zona di ricerca ore. 15,29 *Autonomia del velivolo ore* 3 ore

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	Osservazi dell'ufficiale di s del Centro Soc e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
4,15				325°	190		
4,31	Lago Maggiore			"	"		
4,36	Cima 2265			"	"		
4,41	Valle del Rodano			"	"		
4,46	Zona Massiccio del Jungfrau			"	200		
5,29				156°	240		

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

Nominativo r. t. ASR [redacted] *Tipo* [redacted]

Velocità crociera 210 gl/s *(mg. o Km.). Ora di partenza* 14,15

Posizione zona inizio ricerche massiccio Jungfrau: 46°38'30"N – 08°09'E – 46°30'N – 08°10'E
46°36' N – 08°05' E – 46°30' E – 08°18' E.

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 14,44 *Ora effettiva di arrivo* 14,46

Lasciata la zona di ricerca ore. 15,29 *Autonomia del velivolo ore* 3 ore

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	Osservazi dell'ufficiale di s del Centro Soc e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
14,15				325°	190		
14,31	Lago Maggiore			"	"		
14,36	Cima 2265			"	"		
14,41	Valle del Rodano			"	"		
14,46	Zona Massiccio del Jungfrau			"	200		
15,29				156°	240		

1063 -

Firma del Comandante del velivolo

F/to Tenente A.A.r.n. MANGAN[illegible]

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. Fotomecc. - 6-1946 (129-C - 1000)

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

Mod. I. O. S.

SERVIZIO DI SOCCORSO

Modulo informazioni per operazioni di soccorso N. 2

A Questo modulo viene emesso da (*) C.C.R.S. di Milano

(*) Centro Soccorso — Reparto Aerei Soccorso — Unità Marittima Soccorso.

B Ora — Provenienza e testo della segnalazione Aerosoccorso Milano 541/41 /./ Per oggi 21 Novembre pomeriggio pronti at decollo tre Baltimore per soccorso in zona Jungfrau ricerche Dakota 8846 /./ Da ultime intercettazioni aereo americano trovasi a quota 3500 m. entro zona delimitata da seguenti punti: 46°38'30"N - 08°09'E et 46°30'N - 08°10'E et 46°36'N - 08°05'E et 46°35'N - 08°15'E /./ In caso avvistamento lanciare provviste et segnalare con ogni mezzo at eventuali soccorsi terrestri et aerei posizione satta /./ Collegamento su 6500 Kc. con IIIe/ivo /./ Attendere ordine esecutivo et nominativo R.F././ Capitano Merli

C

Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
Douglas	8846	radio di bordo	

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
46°38'30" N 08° 09° E	5000 m	Monaco Marsiglia		

E Indicazioni circa la zona di ricerca

Come da ordine di operazione

F Informazioni varie

In zona dovrebbero esserci squadre di soccorso di sciatori 1062 -

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
S	[illegible]			dopo circa		[illegible]	In parte

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

et 46°35'N – 08°18'E /./ In caso avvist... mezzo at eventuali soccorsi terrestri et aerei posizione satta /./ Collegamento su 6500 K... con IIIe/i/o Nr di ordine esecutivo et nominativo R.T././ Capitano Aerei

C

Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni
Douglas	6846	radio di bordo	

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora
46°38'30" N 08° 09' E	5000 m	Monaco Marsiglia		

E Indicazioni circa la zona di ricerca

Come da ordini di operazione

F Informazioni varie

In zona dovrebbero essersi squadre di soccorso di soiatori

1062 -

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
Baltimore	Sezione Staccata di Linate	ABR4	Grappa 15	dopo circa 30' di volo	14,46	Linate 14,15	In parte... sa 400 ... oltre i 500 m. ... tima visibilità.

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

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 ... Vento ... Onda ...

Visibilità ottimo km.30 Altezza base nubi n.r.

Note Sulla Pianura Padana nebbia bassa sino a 500 m. - Visibilità 800 m.

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) ore 14,00 (a voce)

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati

Su 6500 Kc/s in ricezione l'intensità dei segnali era di 1/5. In trasmissione di 4/5.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo

Partenza ore 14,15 - Km.300° - Ore 15,26 avvistato Dakota 9846 adagiato sul lato est del ghiacciaio. La parte destra della fusoliera e l'ala destra sono quasi coperte dalla neve. Si nota la portiera dell'aereo aperta a davanti, la neve battuta per piccolo spazio. Tutto intorno il ghiacciaio è disseminato di paracadutini rossi. Lanciati rifornimenti viveri, coperte e medicinali.

Rimango sopra zona fino alle 15,47.

Ore 15,49 faccio rotta di rientro - Km.160°

Ore 15,50 atterriamo a Verghate a causa del VHF esistente al momento nel campo di Linate.

N Osservazioni

La missione di soccorso è stata compiuta in maniera encomiabile per avere l'equipaggio superato ogni difficoltà di ordine tecnico e per le condizioni atmosferiche,; con spirito di abnegazione ed elevato senso del dovere, essendosi compenetrato della speciale missione che gli era stata affidata.

Il collegamento con il Centro Soccorso è stato ottimo.

Il Comandante della Squadriglia

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

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati

Da 6000 Ro a in ricezione l'intensità dei segnali era di 1/5. In trasmissione di 4/5.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo

Partenza ore 11,15 - Km.387° - Ore 13,25 atterrato Dakota 9946 adagiato sul lato est del ghiacciaio. La parte destra della fusoliera e l'ala destra sono quasi coperte dalla neve. Si nota la portiera dell'aereo aperta a davanti, la neve battuta per piccolo spazio. Tutto intorno il ghiacciaio è disseminato di paracadutini rossi.
Lanciati rifornimenti viveri, coperte e medicinali.
Rimango sempre con fino alle 15,45.
Ore 15,50 faccio rotta di rientro - Km.169°
Ore 15,50 atterriamo a Verolate a causa del QFI esistente al momento nel campo di Linate.

N Osservazioni

La missione di soccorso è stata compiuta in maniera encomiabile per avere l'equipaggio superato ogni difficoltà di ordine tecnico e per le condizioni atmosferiche,; con spirito di abnegazione ed elevato senso del dovere, essendosi compenetrato della speciale missione che gli era stata affidata.
Il collegamento con il Centro Soccorso è stato ottimo.

Il Comandante [illegible]

F/to Capitano Pilota Ottorino [illegible]

O Varie

Elogio il personale di volo che superando difficoltà tecniche e metereologiche ha saputo condurre brillantemente a termine la missione.

FIRMA (1) F/to Tenente S.A.r.n. [illegible]50 Alfio

(1) Padrone del Motoscafo.
Comandante del Velivolo.
Ufficiale di Servizio del Centro.

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

FIRMA

Uff. Comand. del Centro Soccorso
oppure
Uff. Comand. Reparto Velivoli o Motoscafi di Soccorso

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 6-1946 (129 C - 40 bl. da 50)

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

RACCOLTA DELLE NOTIZIE RICEVUTE E TRASMESSE VIA RADIO E TE[illegible] PER LA RICERCA DEL[illegible]APPARECCHIO AMERICANO C 53 N° 8846 CADUTO SULLE ALPI IL GIORNO 19/11/1946.-

19/11/46

ORE 14.43 RDG IKO Intercetta S.O.S. ritrasmesso dalle stazioni RDO di Pisa e Marignane . Aereo sarebbe precipitato a 25 Miglia in BEARING a Sud di Ginevra.

ORE 15.00 Comunicata notizia al American Base Operation di Ciampino.

ORE 15.15 A.M.G. detta un messaggio da trasmettere a Ginevra richiedente ulteriori notizie.

" 15.16 Poichè a Milano è già stato provveduto a richiedere ulteriori notizie v.ese annullato, d'accordo con la A.M.G., il messaggio richiesto.

" 16.25 Si trasmette allo JATC Marsiglia copia della nota intercettata.
Milano comunica che Pisa habet trasmesso che aereo 8846 est un C 53 partito da Monaco ore 11.10 diretto ad Istres.

" 16.30 Trasmessa notizia all'A.M.G.-

" 17.10 Nota da Milano che dice che ASC Lione stà provvedendo alle ricerche comunica inoltre che l'S.O.S. è stato ricevuto e rilanciato dal velivolo GCK. Sembra che già un aereo Inglese sia in volo sulla zona.

" 17.55 Milano comunica:"Centro Soccorso di Lione trasmette: Aereo C 53 ha urtato contro una montagna a 3.500 metri di altezza in questa posizione - 45° 10' Nord - 06° 10' Est - a circa 30Km. Est di Grenoble././ 11 morti/./"

" 18.00 Comunicato messaggio all'A.M.G.-

" 18.05 Nota da Ginevra a Milano:-Apparecchio C 53 habet effettuato atterraggio forzato a 3.500 metri d'altezza posizione 45° 10' Nord-06° 10' Est a circa 30 Km. sud Est di Grenoble././ 11 Feriti/./

" 18.10 Comunicata notizia at A.M.G.-

21/11/46

" 12.20 Da C.C.R.S. Milano viene trasmessa per conoscenza seguente nota: Da Stazione Carabinieri di Ulzio/./ N° 24/9 RIS/./ 2o corrente giunge at Ulzio at Bardonecchia militari polizia alleata scopo effettuare rintraccio aerotrasporto Americano che est precipitato presso frontiera Italo-Francese /./ Ricerche finora praticate anche da autorità Francesi hanno dato esito negativo/./Sindaco Bardonecchia d'intesa autorità alleate habet organizzato squadre soccorso località Monta Tabor et Colle Freyus et Colle Rho ove presumesi verificato incidente/./Questa arma consudiova autorità alleate azione ricerca/./Ulteriori notizie in merito saranno tempestivamente comunicate/./Comandante la Tenenaa Bruno Bonatti/./-

" 13.10 Trasmessa nota di cui sopra all'A.M.G.-

" 14.40 Dalla British Base Operation di Ciampino viene richiesto di eseguire ascolto su 3.500 Ko/S .

" 15.00 Viene ordinato ai CCRS di Milano-Elmas-Centocelle di eseguire ascolto.

" 15.15 Esito ascolto su 3.500 delle stazioni di IKO-CAV-CORS est negativo .

" 15.20 Riferito alla B.M.G. risultato ascolto e poichè la zona è stata tro-

" [illegible] [illegible] aereo trasmette

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

ORE 15.15 A.S.O. detta un messaggio da trasmettere a Ginevra richiedente ulteriori notizie.

" 15.16 Poichè a Milano è già stato provveduto a richiedere ulteriori notizie viene annullato, d'accordo con la A.S.O., il messaggio richiesto.

" 16.25 Si trasmette allo JATC Marsiglia copia della nota intercettata.
Milano comunica che Pisa habet trasmesso che aereo 8646 est un C 53 partito da Monaco ore 11.10 diretto ad Istres.

" 16.30 Trasmessa notizia all'A.S.O.-

" 17.10 Nota da Milano che dice che ASC Lione atè provvedendo alle ricerche comunica inoltre che l'S.O.S. è stato ricevuto e rilanciato dal velivolo CCX. Sembra che già un aereo Inglese sia in volo sulla zona.

" 17.55 Milano comunica:"Centro Soccorso di Lione trasmette: Aereo C 53 ha urtato contro una montagna a 3.500 metri di altezza in questa posizione - 45º 10' Nord - 06º 10' Est - a circa 30Km. Sat di Grenoble././ 11 morti/./"

" 18.00 Comunicato messaggio all'A.S.O.-

" 18.05 Nota da Ginevra a Milano:-Apparecchio C 53 habet effettuato atterraggio forzato a 3.500 metri d'altezza posizione 45º 10' Nord-06º 10' Est a circa 30 Km. ea Sat di Grenoble././ 11 Feriti/./

" 18.10 Comunicata notizia at A.S.O.-

21/11/45

" 13.20 Da C.C.R.S. Milano viene trasmessa per conoscenza seguente nota:
Da Stazione Carabinieri di Ulzio/./ Nº 24/9 RIS/./ 20 corrente giunge at Ulzio et Bardonecchia militari polizia alleata scopo effettuare rintraccio aerotrasporto Americano che est precipitato presso frontiera Italo-Francese /./ Ricerche finora praticate anche da autorità francesi hanno dato esito negativo/./Sindaco Bardonecchia d'intesa autorità alleate habet organizzato squadre soccorso località Monta Tabor et Colle Freyus et Colle Rho ove presumesi verificato incidente/./Questa Arma comunicherà autorità alleate azione ricerca/./Ulteriori notizie in merito saranno tempestivamente comunicate/./Comandante la Tenenza Bruno Bonatti/./-

" 13.10 Trasmessa nota di cui sopra all'A.S.O.-

" 14.40 Dalla British Base Operation di Cinisino viene richiesto di eseguire ascolto su 3.500 Kc/S .

" 15.00 Viene ordinato ai CCRS di Milano-Elmas-Cartocelle di eseguire ascolto.

" 15.15 Esito ascolto su 3.500 delle stazioni di IKO-CAV-CCRS est negativo .

" 15.20 Riferito alla S.S.O. risultato ascolto e poichè la zona è stata trovata completamente vuota si chiede se sono sicuri che aereo trasmette su quella frequenza .

" 15.35 S.S.O. comunica che ascolto su 3.500 Kc/S deve essere sospeso. Dice invece di effettuare ascolto su 4.575 Kc/S dalle ore 6,55' alle 00.00 di ogni ora;

" 15.47 Si ordina ai CCRS di Milano-Elmas-Venezia-Cartocelle di eseguire ascolto su 4.575 Kc/S .

1061

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

ore 15.47 Si avverte Venezia di fare entrare in azione RDO ad onde corte di Bologna et se possibile effettuare rilevamenti .

" 16.00 CCRS Milano comunica: A Torino sono affluiti diversi aerei americani che stanno svolgendo ricerche lungo la fascia di confine per rintracciare il velivolo. Chiede se anche questo CCRS debba provvedere alle ricerche . Si risponde di no perchè non siamo autorizzati a far varcare al confine ai nostri aeroplani. Si dispone di far dare la massima assistenza in materia di collegamenti.

" 16.15 Esito ascolto eseguito dalle stazioni di Centocelle-CAV-CCRS-et Elmas et Venezia et Milano dalle 15/50 alle 16,10 su 4575 Kc/S est negativo .

" 17.10 Da CCRS Milano: durante ascolto eseguito dalle ore 16.50 alle ore 17.10 è stata intercettata da stazione CCRS comunicazione avvenuta tra aereo 8846 et stazione CK7.

" 17.15 Comunicata nota alla A.A.O.

" 17.20 " Comunicata nota alla A.A.O.

" 17.52 Stazione CCRS Centocelle in ascolto intercetta comunicazione tra CK7 e Lione che dà posizione dell'aereo: 46° 20' Nord-07° 50' Est 46° 30'Nord- 08° 01' Est. Viene sentito anche che aereo 8846 chiama CK7 ma non ha risposta .

" 17.58 Comunicato quanto sopra alla A.A.O. ed a Milano per Torino. Posizione risultante est a circa 200 Km. Nord-Est da quella precedente.

" 18.05 CCRS Venezia comunica di non avere mai sentito nulla . Cagliari invece riferisce che alle ore 18.19 habet sentito aereo con intensità 05/5 et non ha potuto eseguire rilevamenti. Milano non ha sentito l'aereo ma solamente CK7 che chiamava Liere.

" 18.15 Stazione CK7 ~~diretta~~ chiamata da aereo in volo non risponde .

" 18.18 CCRS Milano chiama CK7 .

" 18.36 Si ordina al trasmettitore di IRO di mettersi su 4575 per tentare comunicazione diretta con aereo .

" 20.05 A.A.O. riferisce che possiamo trasmettere direttamente con aereo. Si incarica Venezia di prendere accordi con il Comando Generale della R.A.F. Udine. Ugualmente con Milano.

" 20.17 Si effettuano tentativi per collegarsi con 8846. Milano riferisce di non aver potuto prendere accordi con la 30A perchè non risponde nessuno. Stazione Inglese ad ogni zona e non si può trasmettere. A8 chiamata da 8846 non risponde mai.

" 20.30 Comunicato quanto sopra alla A.A.O.

" 20.50 Si prova ancora a chiamare l'aereo ma nessuno risponde.

" 20.57 Milano e Torino chiamano CK7 ;

" 20.58 Aereo 5619 chiama CK7 trasmettendo Mayday e Good.Chiede anche rilevamenti ; Si avvertono gli americani, trattandosi di un loro pilota;

" 21.00 Tutto il lavoro fermo per mancanza di energia elettrica. Vengono innestati gli accumulatori.

" 21.07 Facciamo CQ chiamata generale a tutti .

" 21.07 CK7 chiama 5619 ma non risponde.

" 21.08 Chiamiamo CK7 . Non risponde

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

sima assistenza in materia di collegamenti.

" 16.15 Esito ascolto eseguito dalle stazioni di Centocelle-CAV-CCRS-et Elmas et Venezia et Milano dalle 15,30 alle 16,10 su 457^c Fe/S est negativo .

" 17.10 Da CCRS Milano: durante ascolto eseguito dalle ore 16.30 alle ore 17.10 è stata intercettata da stazione CCRS comunicazione avvenuta tra aereo 8846 et stazione CK7.

" 17.15 Comunicata nota alla A.B.O.

" 17.20 " Comunicata nota alla B.B.O.

" 17.52 Stazione CCRS Centocelle in ascolto intercetta comunicazione tra CK7 e Lione che dà posizione dell'aereo: 46° 20' Nord-07° 50' Est 46° 30'Nord- 08° 01' Est. Viene sentito anche che aereo 8846 chiama CK7 ma non ha risposta .

" 17.58 Comunicato quanto sopra alla A.B.O. ed a Milano per Torino. Posizione risultante est a circa 200 Km. Nord-Est da quella precedente.

" 19.05 CCRS Venezia comunica di non avere mai sentito nulla . Cagliari invece riferisce che alle ore 18.19 habet sentito aereo con intensità 05/5 e non ha potuto eseguire rilevamenti. Milano non ha sentito l'aereo ma solamente CK7 che chiamava Lione.

" 19.13 Stazione CK7 ~~irrgirrx~~ chiamata da aereo in volo non risponde .

" 19.18 CCRS Milano chiama CK7 .

" 19.36 Si ordina al trasmettitore di RFO di mettersi su 4575 per tentare comunicazione diretta con aereo .

" 20.05 A.B.O. riferisce che possiamo trasmettere direttamente con aereo. Si incarica Venezia di prendere accordi con il Comando Generale della R.A.F. Udine. Ugualmente con Milano.

" 20.17 Si effettuano tentativi per collegarci con 8846. Milano riferisce di non aver potuto prendere accordi con la SCA perchè non risponde nessuno. Stazione Inglese AC copre zona e non si può trasmettere. AB chiamata da 8846 non risponde mai.

" 20.30 Comunicato quanto sopra alla A.B.O.

" 20.50 Si prova ancora a chiamare l'aereo ma nessuno risponde.

" 20.57 Milano e Torino chiamano CK7 ;

" 20.58 Aereo 5619 chiama CK7 trasmettendo Mayday e Good.Chiede anche rilevamenti ; Si avvertono gli americani, trattandosi di un loro pilota;

" 21.00 Tutto il lavoro fermo per mancanza di energia elettrica. Vengono innestati gli accumulatori.

" 21.07 Facciamo CQ chiamata generale a tutti .

" 21.07 CK7 chiama 5619 ma non risponde.

" 21.08 Chiamiamo CK7 . Non risponde

" 21.08 Sentiamo anche Zurigo chiamare l'aereo.

" 21.11 Chiamiamo Zurigo.Non risponde.

" 21.14 CK7 chiama nuovamente 5619. Non risponde.

" 21.16 Chiamiamo CK7;

" 21.20 Mandiamo altri CQ. Si ha l'impressione che non ci sentano.

" 21.27 5619 chiama CK7 chiedendo rilevamenti fino alle 21.32. CK7 dà rilevamenti al 5619.

" 21.44 Venezia comunica un'ordine di operazione per domani rilasciato dal

1060

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

Comando del R.A.F.di Udine.

Ore 21.59 Venezia comunica che ci sarà rilasciato il permesso per oltrepassare la frontiera e partecipare attivamente alla ricerche.Comunicata notizia a Milano.

" 22.00 Torna la luce. Elmas riferisce di non poter continuare ascolto per mancanza di marconisti .

" 22.15 Trasmesso a Guidonia ordine di operazioni N°0777/RV .

" 22.36 Nessuna novità sull'ascolto effettuato. Torino sente noi con forza 3/5

" 23.19 Ancora nessuna notizia.

22/11/46

Dalle ore 23.10 del 21/11/ alle ore 06.00 del 22/11/ la zona è libera .Milano telefona che gli aerei per le ricerche sono pronti attende solamente autorizzazione per la partenza.

ore 06.01 Chiedo a Venezia di informarsi presso il Comando R.A.F. circa il permesso di sorvolare la frontiera. Venezia riferisce che l'ultima posizione est quella reale.

" 07 ;00 Telefono agli americani circa il permesso per la frontiera .Rispondono che gli aerei devono andare a Torino e prendere ordini.

" 07.45 Telefono a Milano: far partire un Baltimore per Torino per vedere cosa c'è da fare.Prima di muoversi a Torino far sapere qualcosa circa collegamento 6.500 Kc/S.Capitano Merli risponde che ora c'è nebbia e che appena possibile farà partire l'aereo.

" 07, 31 Chiamiamo nuovamente aereo .Nessuna risposta .

" 08,08 Venezia comunica che il Comando R.A.F. di Udine avviserà lui stesso Milano per il permesso. Viene avvisato Milano.

" 08 , 20 Avviso milano che prenda contatto col Comando Americano di Torino per farsi assegnare una zona di ricerche . Il Cap.Merli risponde di avervi già pensato.

" 08, 40 Faccio tornare la stazione su 6500 Kc/s.

" 08, 45 CK 7 chiama l'aereo e gli dice di fare fumate se un aereo lo sorvola.
Comunicato quanto sopra a Milano.

" 09 , 30 Da Elmas: rilevamenti et ascolto ~~XXXXX~~ notturno negativo .

" 09 , 31 Da Elmas: chiede se deve continuare ascolto diurno da 055' at 00 di ogni ora.

" 09 , 50 Ordine at Elmas di continuare ascolto.

" 10 , 00 Da Venezia :esito ascolto durante la notte et prime ore del mattino negativi.

" 11 , 15 Comunicato a Milano di continuare ascolto perche da Roma est impossibile sentire essendo zona disturcatissima.

" 15 ; 05 Intercettata comunicazione da 81 Q a CK7 che dice aereo est stato rilevato da 816 per 281°. Riferito alla A.B.O.

" 15, 45 Intercettato messaggio da CK7 at 8846 richiedente nominativi.

" 17 ,32 Da 816 a CK7: aereo che servola 8846 habet gettato rifornimenti alle 16?22.

" 17 ,35 Il Col.Del Monte parla con il Cap.Merli e sentendo che autorizzazione non est ancora pervenuta gli dice di far finta di averla.
Riferito alla A.B.O. nota delle ore 15?45. A30 riferisce che è stato trovato aereo 8813 nella seguente posizione: 46,30N - 08,10 E.

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

" 22.15 Trasmesso [illegible]

" 22.36 Nessuna novità sull'ascolto effettuato. Torino sente noi con forza 3/5

" 23.10 Ancora nessuna notizia.

22/11/46

Dalle ore 23.10 del 21/11/ alle ore 06.00 del 22/11/ la zona è libera .Milano telefona che gli aerei per le ricerche sono pronti attende solamente autorizzazione per la partenza.

ore 06.01 Chiedo a Venezia di informarsi presso il Comando R.A.F. circa il permesso di sorvolare la frontiera. Venezia riferisce che l'ultima posizione est quella reale.

8 07 ;00 Telefono agli americani circa il permesso per la frontiera .Rispondono che gli aerei devono andare a Torino a prendere ordini.

" 07.45 Telefono a Milano: far partire un Baltimore per Torino per vedere cosa c'è da fare.Prima di muoversi a Torino far sapere qualcosa circa collegamento 6.500 Kc/S.Capitano Merli risponde che ora c'è nebbia e che appena possibile farà partire l'aereo.

" 07, 31 Chiamiamo nuovamente aereo .Nessuna risposta .

" 08,08 Venezia comunica che il Comando R.A.F. di Udine avviserà lui stesso Milano per il permesso. Viene avvisato Milano.

" 08 , 20 Avviso milano che prenda contatto col Comando Americano di Torino per farsi assegnare una zone di ricerche . Il Cap.Merli risponde di avervi già pensato.

" 08, 40 Faccio tornare la stazione su 6500 Kc/s.

" 08, 45 CK 7 chiama l'aereo e gli dice di fare fumate se un aereo lo sorvola.

Comunicato quanto sopra a Milano.

" 09 , 30 Da Elmas: rilevamenti e ascolto ~~[illegible]~~ notturno negativo .

" 09 , 31 Da Elmas: chiede se deve continuare ascolto diurno da 055' at 00 di ogni ora.

" 09 , 50 Ordine at Elmas di continuare ascolto.

" 10 , 00 Da Venezia :esito ascolto durante la notte et prime ore del mattino negativi.

" 11 , 15 Comunicato a Milano di continuare ascolto perche da Roma est impossibile sentire essendo zona disturbatissima.

" 15 , 05 Intercettata comunicazione da 81 Q a CK7 che dice aereo est stato rilevato da 81Q per 281°. Riferito alla A.D.O.

" 15, 45 Intercettato messaggio da CK7 at 0846 richiedente nominativi.

" 17 ,33 Da 81Q a CK7: aereo che sorvola 8846 habet gettato rifornimenti alle 16?22.

" 17 ,35 Il Col.Del Monte parla con il Cap.Merli e sentendo che autorizzazione non est ancora pervenuta gli dice di far finta di averla.

Riferito alla A.D.O. nota delle ore 15?45. A80 riferisce che è stato trovato aereo 8813 nella seguente posizione: 46,30N - 08,10 E.

" 17 ,48 CK7 a 81Q : Quale é la posizione dell'8846? - 81Q risponde: 46°38'1/2N 08? 09 E.

" 18 ,00 Milano comunica di aver sentito aereo MRLAA che vola sulla zona, comunicare con CK7 al quale dice di aver lanciato rifornimenti ma che non se se sono stati ricevuti perche troppo buio.

" 18 ,00 Intercettata dalla nostra stazione in ascolto/: MEZ invia messaggio dicendo che posizione precisa aereo est: a 9 Km E.di Grindelwald .

/././././

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

Ore 18, [illegible] Passata nota di cui sopra a Milano.
" 18, 05 " " " " " alla ABO
" 18, 22 810 a CK7: velivolo 9065 dice di aver volato su aereo 8846dalle 15,13Z e che un primo aiuto e stato dato.
" 18, 25 Comunicato quanto sopra alla ABO.

23/11/946

" 10, 47 Nota da Milano/ aereo MODEM ha detto/ Tutte le nostre provviste sull' obbiettivo/./la gente sta raccogliendo la roba lanciata /./ 6 - 7 persone raggruppate davanti la porta dell'apparecchio.
" 10, 50 Comunicato quanto sopra alla ABO.
" 11, 30 Comando Americano assicura che i viveri sono stati lanciati bene e che sono stati raccolti. Un lancio a circa 60 metri a quanto assicura l' equipaggio.

Giorno 23 Novembre 1946

" 11,20 Milano comunica di avere ricevuto autorizzazione a far partire i Baltimore per partecipare alle ricerche. Tempo nella zona buono; visibilita 20 Km.
" 11,25 Data la comunicazione allo Stato Maggiore,di quanto sopra.
" 11,40 Segnalata a Milano la posizione dell' 8846: 46°38'4/2N - 08°10'2 per ricerca ed lancio rifornimenti.
" 12,40 Milano comunica : aereo Baltimore nominativo ASRL est partito ore 12,35 per nota missione. Il contatto tra aereo e IKO é stato subito assicurat. IKO sente aereo con forza segnali 2/5.
" 13,00 Da Milano: trasmettitore dell ASRL su 6500Kc/s est in avaria. Aereo pass sera a trasmettere su 4781 Kc/s. Anche stazione CCRS Milano passera su 4781 Kc/s.
" 13,15 Anche noi passiamo su 4781.
" 13,20 Milano comunica i nomi dei componenti l'equipaggio dell'ASRL/ Pilota Mar.Ricci; Navigatore Ten.Colaprete.
" 13,25 Su 4871 IKO non sente ancora l'aereo.
" 13,40 Si chiede a Milano se est entrato in collegamento con l'aereo su 4871. Si. Aereo trasmette su 4871 e Milano risponde su 6500. Alle ore 13,20 ASRL habet trasmesso di aver raggiunto zona ricerche.
" 13,42 Stazione CCRS IKO ritorna su 6500Kc/s, per potere almeno intercettare le comunicazioni tra Milano e aereo.
" 14,05 Milano comunica: ASRL si trova su zona 8846, habet lanciato rifornimenti e sta facendo da guida ai gruppi di alpinisti che vanno in soccorso. Fra poco partirà altro Baltimoreche ha nominativo ASRM e trasmetterà sempre su 6500Kc/s.
" 14,15 Milano comunica : alle ore 14,00 Baltimore nominativo ASRM é partito per nota missione. Pilota Mar.Cmoiso; Navigatore Ten.Mangano.
" 14,33 Milano comunica all'aereo condizioni Meteo zona ricerche:tempo ottimo

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

23/11/946

" 10, 47 Nota da Milano/ aereo MOPBM ha detto/ Tutte le nostre provviste sull' obbiettivo/./la gente sta raccogliendo la roba lanciata /./ 6 - 7 persone raggruppate davanti la porta dell'apparecchio.

" 10, 50 Comunicato quanto sopra alla ASO.

" 11, 30 Comando Americano assicura che i viveri sono stati lanciati bene e che sono stati raccolti. Un lancio a circa 60 metri a quanto assicura l' equipaggio.

Giorno 23 Novembre 1946

" 11,20 Milano comunica di avere ricevuto autorizzazione a far partire i Baltimore per partecipare alle ricerche. Tempo nella zona buono; visibilita 20 Km.

" 11,25 Data la comunicazione allo Stato Maggiore,di quanto sopra.

" 11,40 Segnalata a Milano la posizione dell' 8846: 46°38'N/ZN - 08°10'E per ricerca et lancio rifornimenti.

" 12,40 Milano comunica : aereo Baltimore nominativo ASRL est partito ore 12,35 per nota missione. Il contatto tra aereo e IKO é stato subito assicurat IKO sente aereo con forza segnali 2/5.

" 13,00 Da Milano: trasmettitore dell ASRL su 6500Kc/s est in avaria. Aereo pas sera a trasmettere su 4781 Kc/s. Anche stazione CCRS Milano passera su 4781 Kc/s.

" 13,15 Anche noi passiamo su 4781.

" 13,20 Milano comunica i nomi dei componenti l'equipaggio dell'ASRL/ Pilota Mar.Ricci; Navigatore Ten.Colaprete.

" 13,25 Su 4871 IKO non sente ancora l'aerea.

" 13,40 Si chiede a Milano se est entrato in collegamento con l'aereo su 4871. Si. Aereo trasmette su 4871 e Milano risponde su 6500. Alle ore 13,20 ASRL habet trasmesso di aver raggiunto zona ricerche.

" 13,42 Stazione CCRS IKO ritorna su 6500KC/s, per potere almeno intercettare le comunicazioni tra Milano e aereo.

" 14,05 Milano comunica: ASRL si trova su zona 8846, habet lanciato rifornimenti e sta facendo da guida ai gruppi di alpinisti che vanno in soccorso. Tra poco partirà altro Baltimorecche ha nominativo ASRM e trasmetterà sempre su 6500Kc/s.

" 14,15 Milano comunica : alle ore 14,00 Baltimore nominativo ASRM é partito pe nota missione. Pilota Mar.Cmodeo; Navigatore Ten.Mangano.

" 14,33 Milano comunica all'aereo condizioni Meteo zona ricerche:tempo ottimo Visibilita ottima .

" 14,50 ASRM est arrivato in zona.

" 14,55 ASRL habet atterrato a Vergiate ore 14,55.

" 15,00 Il Col.Del Monte ordina a Milano di non far partire il terzo Baltimore.

/./././././.

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

ore 15,05 Milano comunica resoconto fatto da equipaggio: paracadute caduto a breve distanza dall'velivolo il quale trovasi sotto un costone roccioso. Ala destra è coperta di neve. A breve distanza , sopra il costone, 2 sciatori et a piu di un ora di cammino una grossa pattuglia di sciatori che stanno soccorso. Secondo stesso comunica di non avere avvistato nulla e gli viene ordinato di sospendere missione perchè a Milano cè nebbia e dovrà atterrare a Torino.

" 15,30 ASRM habet trovato 8846 e gli ha lanciato i rifornimenti.

" 15,40 ASRM comunica che vicino al 8846 trovasi grande scritta fatta dai superstiti,recante numero8846. Dice di avere visto altri aerei in zona, ma non sul punto ed ha fatto loro da guida.

" 16,00 ASRM habet atterrato a Vergiate per termine missione.

" 16,15 Rapporto fatto dall equipaggio dell' ASRM : giunto sul punto à riconosciuto 8846 habet lanciato rifornimenti .Ottimo lancio. Aereo sommerso dalla neve. Portiera aperta. Neve pulita immanci la portiera. Nessuna persona vista. In zona n°1 DOUGLAS, n°1 Liberator, n°2 aerei svizzeri monomotori. Guidati da 1 di su punto.Paracadute caduto a Nord dell'aereo.

Roma 9/12/1946

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

1059 -

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

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

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

DATE :- 14th November 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

A.S.R. Milan

Attached is fortnightly report from Capt.Merli. The report was discussed with the Captain and the following points were made :-

A) To Para 1 of report : It was pointed out that, as had been previously stated, the AFSC could do nothing about obtaining direct telephone lines as this was an IAF matter. He is of the opinion however, that a word from us to the "Directorate of Telecoms" at Rome would expedite the matter. It was suggested to the Captain that the most satisfactory channel of communication for the winter months would in any case be a permanent watch on 6500 kes.

B) To Para 2 : The C.A.V. contacted Marseilles as instructed via Centocelle- Ciampino and Malta, but, according the Captain this took approximately "half a day". He will insist on Centocelle getting direct communication where necessary, but would be obliged if we would contact Ciampino and Malta (presumably both RAF) asking them to pass on without delay any ASR messages from or for CAV Milan.
With regard to the D/F at Mezzate it is understood that S/Ldr Ray has the matter in hand. Perhaps this could be expedited.

C) To Para 6 : The Captain has pointed out that, in the event of a Baltimore locating a crash, the most he can do is pin point it as they have no containers for medicine,

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

A.S.R. Milan

Attached is fortnightly report from Capt.Merli. The report was discussed with the Captain and the following points were made :-

A) To Para 1 of report : It was pointed out that, as had been previously stated, the AFSC could do nothing about obtaining direct telephone lines as this was an IAF matter. He is of the opinion however, that a word from us to the "Directorate of Telecoms" at Rome would expedite the matter. It was suggested to the Captain that the most satisfactory channel of communication for the winter months would in any case be a permanent watch on 6500 kcs.

B) To Para 2 : The C.A.V. contacted Marseilles as instructed via Centocelle- Ciampino and Malta, but, according the Captain this took approximately "half a day". He will insist on Centocelle getting direct communication where necessary, but would be obliged if we would contact Ciampino and Malta (presumably both RAF) asking them to pass on without delay any ASR messages from or for CAV Milan.
With regard to the D/F at Mezzate it is understood that S/Ldr Ray has the matter in hand. Perhaps this could be expedited.

C) To Para 6 : The Captain has pointed out that, in the event of a Baltimore locating a crash, the most he can do is pin point it as they have no containers for medicine, food, smoke generators etc. and no parachutes for dropping them.
It was suggested that they might be obtainable from ARAR but that in any case Rome office ~~will~~ would be asked to make 1052 enquiries as to the possibility of obtaining these from British sources.

Captain Merli is perfectly aware of the fact that we cannot take action on all the points raised in his fortnightly reports, but prefers to keep us informed on all points in each report, even at the risk of repetition.

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

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

From : Coordi[illegible] Research and Rescue Centre.
[illegible] Linate Airport (Milan).

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

Date : 13th November, 1946.

Ref. : 33/RS.

AFSC SUB-COMMISSION SECURITY FROM

AFCO

Report on the faults in the service from 1st to 14th November.

Telephone Communications.

The breakdown of connections due to an increase of bad weather resulted in several disruptions and the bulk of the traffic with the various rescue services was diverted to the 6500 Kcs Service.

Communication lines with "STIPEL" are good. The circuit between the telephone station of this Command and the Interurban Centre of "STIPEL" has been activated. A direct line with Venice has not yet been obtained.

In considering the duties of the Baltimore Rescue Section, on which has devolved the job of controlling all the land zone of Northern Italy including the zone under the jurisdiction of the Venice Rescue and Research Coordination Centre; at present, without land planes, we would urge the AFSC to bring pressure to bear on the Central Authorities to improve direct liaison with the Venice Research and Rescue Coordination Centre.

In our opinion, appreciating fully the importance of the said liaison as we are on the spot, we consider it necessary that the circuit be passed to the Milan JCRC with the maximum of urgency.

As already brought to notice in the report of the 27/9/46, ref. No 25/RS, Captain REID, in a visit to the Inspector of Telecommunications at Rome, during the second fortnight of September, received assurances, that within a short time the Venice line would be given to the Milan Search and Aid Coordination Centre. To-day, after two months, nothing whatever has been actuated in this direction.

WT Communications.

Results on the 6500 Kc/s frequency are satisfactory.

For liaison with the Marseilles Aircraft Safety Centre, we await the appropriate wavelength discussed during the conversation with Captain REID. In particular, we would ask the AFSC to kindly take note of the fact that French stations, when called on the international service through the SVH Research, experience difficulty in replying to calls from Milan.

The usual excuse, namely that French stations do not receive SAV Milan is without foundation as when the French stations have recourse to the Milan Radio Centre for their own planes, the line is perfect.

We would point out the slowness with which personnel of the French airports communicate the aerial courses in relation to aircraft bound to and from France. The latest instance which happened on the 9th when aircraft "Looked" G-AGWZ left Marseilles at 13,49 Z hrs, and arrived in Milan at 15,30 Z hrs, exactly 1 hour and 10 minutes before the aerial course for leaving Marseilles had arrived at this Command.

The Mezzate radio goniometer does not function on the short wave frequency. We still await English specialists to see to the repair or the substitution of the

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

Telephone Communications.

The breakdown of connections due to an increase of bad weather resulted in several disruptions and the bulk of the traffic with the various rescue services was diverted to the 6500 Kcs Service.

Communication lines with "STIPEL" are good. The circuit between the telephone station of this Command and the Interurban Centre of "STIPEL" has been activated. A direct line with Venice has not yet been obtained.

In considering the duties of the Baltimore Rescue Section, on which has devolved the job of controlling all the land zone of Northern Italy including the zone under the jurisdiction of the Venice Rescue and Research Coordination Centre; at present, without land planes, we would urge the AFSC to bring pressure to bear on the Central Authorities to improve direct liaison with the Venice Research and Rescue Coordination Centre.

In our opinion, appreciating fully the importance of the said liaison as we are on the spot, we consider it necessar, that the circuit be passed to the Milan CCRS with the maximum of urgency.

As already brought to notice in the report of the 27/9/46, ref. No 25/RS, Captain REID, in a visit to the Inspector of Telecommunications at Rome, during the second fortnight of September, received assurances, within a short time the Venice line would be given to the Milan Search and Aid Coordination Centre. To-day, after two months, nothing whatever has been actuated in this direction.

WT Communications.

Results on the 6500 Kc/s frequency are satisfactory.

For liaison with the Marseilles Aircraft Safety Centre, we await the appropriate wavelength discussed during the conversation with Captain REID. In particular, we would ask the AFSC to kindly take note of the fact that French stations, when called on the international service through the SVH Research, experience difficulty in replying to calls from Milan.

The usual excuse, namely that French stations do not receive CAV Milan is without foundation as when the French stations have recourse to the Milan Radio Centre for their own planes, the line is perfect.

We would point out the slowness with which personnel of the French airports communicate the aerial courses in relation to aircraft bound to and from France. The latest instance which happened on the 9th when aircraft "Looked" G-AGWZ left Marseilles at 13,49 Z hrs, and arrived in Milan at 15,30 Z hrs, exactly 1 hour and 10 minutes before the aerial course for leaving Marseilles had arrived at this Command.

The Mezzate radio goniometer does not function on the short wawe frequency. We still await English specialists to see to the repair or the substitution of the complete apparatus.

The Tele Section of the first ZAF has not handed to the Research Centre the second truck 1000 of which we made note in previous reports.

Air Rescue Missions during the forthnight.

A search was made on the 2nd by the Cant Z 506 AERI-1 from La Spezia Sea Base after a signal was received from Rome Directorate of Research for search of the B 17 plane, which disappeared in the night between 31/10/46 and the 1/11/46 along the course Capodichino-Marseilles route.

The plane succeeded in taking off from La Spezia twelve minutes after receiving word ordering the operation and began a thorough search along the course

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

Stagno di Diano (Corsica) - Capodichino (Naples).

Having searched the position 41 30 N and 12 00 E, the search was discontinued on receiving orders from the Rescue Service Directorate and the plane flew back to alight at Vigna di Valle at the last night. On the 3rd at 07,45hrs, the ASR-1 took off once more from Vigna di Valle and explored the remainder of the area as far as Capodichino, then turned back, still making a detailed search of the area, to La Spezia, where it alighted at 12,05hrs.

Total Number of Flying Hours : 6hrs, 20 mins
A B-17, a B-47 and a Cant Z 506 from the Sea Base of Vigna di Valle also took part in the search.
Result: Negative.

EXERCISES CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT : NONE.

The cause of this is due to non-arrival of the petrol assignement for the Baltimore Rescue Section. As in previous reports, we point out the fact that the monthly fuel allotment for the Baltimore Rescue Section is scarcely sufficient to carry out the mission laid down by the AFSC for the I.A.F. and by the Command Wing. With regard to this we have repeatedly pointed out to the Service Directorate of the first AAF and HQ that the monthly assignement of petrol for the Rescue Unit has not been received, but up to the present nothing has been done about it.

With regard to the seaplanes at La Spezia, as there is only one seaplane located in Cadimare Bay, we have considered it advisable not to move it elsewhere for operations but to leave it there ready at any moment for eventual rescue missions only. The Rescue Services Directorate and HQ have considered this and we have received assurances that by the end of this month it will be possible to allocate a second Cant Z 506 to La Spezia.

PERSONNEL AT THE CENTRE.

The number of personnel is sufficient and adequately trained.

SUPPLIES & MATERIALS.

We request the AFSC to contact the Italian Command at Rome with a view to expediting arrival of the allotment of rescue materials (containers with parachute for dropping supplies of medicine, food and flares) at the Baltimore Section.

MILAN SORS COMMANDER

TRANSLATED BY: LAC COSTIGAN & LAC MANINI.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 780017

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

Linate-Milano, li 13 novem.1946

ALLA
SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA
MILANO

Protocollo nº. 33/RS

U T I L E

OGGETTO: Relazione sullo smobilizzo del servizio dal 1º al 14/11/1946

1º) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: L'interruzione delle linee con l'Aeroporto delle sette giornate, hanno procurato qualche disagio che però è stato subito tamponato con il servizio di 6300 Ke. coi diversi Centri Soccorso.

Buone le comunicazioni con la CENTRAL.- E' stato attivato il circuito diretto tra il centralino di questo Comando e la Centrale Interurbana delle Linee.-

Non si è ancora ottenuta la linea diretta con Venezia.- Lo scrivente, in considerazione dell'attività della Sezione Baltimore del Soccorso a cui è devoluto il compito di controllare tutta la zona terrestre del Nord d'Italia, compresa pure la zona sotto la giurisdizione del Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Venezia che non ha velivoli terrestri, si permette di insistere presso codesta Sottocommissione, perchè faccia pressione presso gli Enti centrali per ottenere il sucitato collegamento diretto col Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Venezia.

A parere dello scrivente che, essendo sul posto può controllare di continuo l'importanza di detto collegamento, tale circuito è necessario che sia passato al C.C.R.S. di Milano con la massima urgenza.

Come era già stato fatto presente con la relazione del 27/9/1946 - protocollo nº25/RS - il Capitano [redacted], in occasione di una sua visita all'Ispettorato Telecomunicazioni di Zona effettuata nella seconda metà del mese di Settembre c.a., aveva ottenuto assicurazione che in breve tempo la linea con Venezia sarebbe stata fornita al Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso di Milano.- Ogni, alla distanza di due mesi, non si è ancora ottenuto nulla.

2º) - COMUNICAZIONI R.T.: Soddisfacenti i risultati sul servizio di 6300 Ke/s.

Per il collegamento con l'Aircraft Safety Centre di Casteglia, si è in attesa del canale d'onda apposito di cui si è parlato nell'abboccamento col Capitano [redacted].- In particolare, si rende noto a codesta Sottocommissione, perchè favorisca prendere i provvedimenti del caso, che le stazioni francesi anche quando sono chiamate sul servizio internazionale per ricerche A/C, difficilmente rispondono alle chiamate di Milano.

La causa più volte annunciata che le stazioni francesi sentono con difficoltà le chiamate delle A/C di Milano, cade automaticamente poichè, quando le stazioni francesi hanno necessità per i loro velivoli di interpellare il

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

2352

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

riparazione e alla sostituzione di tutto l'equipaggio.

La Squadriglia della 1ª S.A.R., non ha ancora assegnato al Soccorso il secondo "Cant.Z.506" di cui si fa cenno nelle relazioni precedenti.

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

Una il giorno 2 c.m. con un Cant.Z.506 -aeri-1 - dall'Idrobase di La Spezia, su segnalazione della Direzione Soccorso di Roma, per ricercare un velivolo "B.17" scomparso nella notte tra il 31/10 e 1/11 1946 lungo la rotta Capodichino-Pareglia.

L'apparecchio è riuscito a decollare da La Spezia dodici minuti dopo la comunicazione dell'ordine di operazione ed ha svolto le ricerche a rastrello lungo la rotta Stagno di Diana (Corsica) - Capodichino (Napoli).

Giunto nel punto 41°30' N e 12° E, ha interrotto le ricerche su ordine della Direzione Servizio Soccorso, recandosi ad ammarare a Vigna di Valle alle ultime luci.- Il giorno 3 c.m. alle ore 07,45, l'aeri-1, è ripartito da Vigna di Valle, ha esplorato il rimanente tratto di zona fino a Capodichino ed è quindi rientrato, sempre eseguendo ricerche a rastrello, a La Spezia ove ha ammarato alle ore 12,05. $5^h\ 20^m$.

Totale ore di volo effettuate:

Hanno cooperato nelle ricerche un "B.17"; un "C.47" ed un "Cant.Z.506" dell'Idroscalo di Vigna di Valle.

Esito: Negativo.

4°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. U.

In merito di ciò è stato il mancato arrivo dell'assegnazione di benzina per il soccorso alla Sezione Baltimore.- Come da relazioni precedenti, si ribadisce il concetto che l'assegnazione mensile di carburante per la Sezione Baltimore è appena sufficiente per fare eseguire i voli di linea previsti dalla Sottocommissione Alleata per l'Aeronautica e dal Comando Supremo Baltimore.- Per questo lo scrivente aveva più volte fatto presente la mancata assegnazione mensile di carburante per il soccorso alla Direzione Servizi della 1ª Z.A.T. ed allo Stato Maggiore, a tutt'oggi nulla è stato provveduto in merito.

1054

Per quanto riguarda gl'idrovolanti di La Spezia, trovandosi un solo idro volante dislocato sulla base di Pallanza, lo scrivente ha ritenuto opportuno di non farlo muovere per esercitazioni perchè rimanesse sempre pronto per eventuali missioni di soccorso vere e proprie. - Interessati dalla questione la Direzione Servizio Soccorso e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, si è avuta assicurazione che per la fine del corrente mese sarà possibile dislocare a La Spezia un secondo Cant.Z.506.

5°) - PERSONALE DEL CENTRO:- Sufficiente come numero ed addestrato.

6°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi codesta Sottocommissione voler far pressione presso gli Enti di Roma perchè alla Locale Sezione del Genio giunga nel più breve tempo la dotazione del materiale di soccorso di bordo (contenitori con i relativi paracadute per il lancio di medicinali, viveri e fumate).-

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

...lo lungo la costa Ligure di Levante (Genova) - Sapello...

Giunto nel punto 44°30' N e 12° E, ha interrotto le ricerche su ordine della Direzione Servizio Soccorso, recandosi ad ammarare a Vigna di Valle alle ultime luci.- Il giorno 3 c.m. alle ore 07,45, l'A.S.R.-1, è ripartito da Vigna di Valle, ha esplorato il rimanente tratto di costa fino a Capodichino ed è quindi rientrato, sempre compiendo ricerche a rastrello, a La Spezia ove ha ammarato alle ore 12,05.

Totale ore di volo effettuate: 6h 20m.

Hanno cooperato nelle ricerche un "S.17"; un "C.47" ed un "Cant.Z.506" dell'Idroscalo di Vigna di Valle.

Esito: Negativo.

4°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N. S.

La causa di ciò è stata il mancato arrivo dell'assegnazione di benzina per il soccorso alla Sezione Baltimore.- Come da relazioni precedenti, si ribadisce il concetto che l'assegnazione mensile di carburante per la Sezione Baltimore è ognora sufficiente per fare eseguire i voli di addestramento richiesti dalla Sottocommissione Alleata per l'Aeronautica e dal Comando Supremo Alleato.- Per quanto lo scrivente abbia più volte fatto presente la mancata assegnazione mensile di carburante per il soccorso alla Direzione Servizi della 1ª R.A.T. e allo Stato Maggiore, a tutt'oggi nulla è stato provveduto in merito.

Per quanto riguarda l'M.svolanti di La Spezia, trovandosi un solo idro-volante dislocato nella baia di Castagna, lo scrivente ha ritenuto opportuno di non farlo muovere per esercitazioni perchè rimanesse sempre pronto per eventuali missioni di soccorso vere e proprie. - Interessati della questione la Direzione Servizio Soccorso e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, si è avuta assicurazione che per la fine del corrente mese sarà possibile dislocare a La Spezia un secondo Cant.Z.506.

5°) - PERSONALE DEL CENTRO:- Sufficiente come numero ed addestramento addestrato.

6°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Pregasi ognora Sottocommissione voler far pressione presso gli Enti di Roma, perchè alla locale Sezione Baltimore giunga nel più breve tempo la dotazione del materiale di soccorso di bordo (sopratutto con i relativi paracadute per il lancio di natalini, viveri e fuoco).-

1054

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. Pil. Edoardo Massimo)

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSO Aeronautica Militare

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

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

147
(E)

From : Italian Air Ministry
Inspectorate of Telecommunications and Flying Control
Radioelectric Division

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

for information:
General Staff Sede

Date : 6th December 1946

Ref. ; 416062/13-5/3975 Coll.

Subject: R/T CALL SIGNS FOR THE RESCUE CENTRE CATANIA

4 Off on Pg. 2.

Reference is made to your letter AFSC/48/1/AIR of the 9th October 1946.

The Catania C.C.R.S. being about to start operating, we would request the A.F.S.C. to allocate it, it's R/T callsigns.

For the Inspector
Col. D. LIBRI

Translated by Mr. F.W. BURTON

Q 420. 7. Part.
C.12 It 8/1/H.K.

10...

1148

Mod. 128

REPUBBLICA ITALIANA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Ministero dell'Aeronautica

COMITATO SUPERIORE AERONAUTICA

Divisione Radioelettrica - Sez. 1ª

Rom. 6 Nov. 1946 19 A

Al L'A.F.S.C. - A.C.
Tramite Ufficio Collegamento
= S E D E =

Prot. N.° 41/6062/13-5 Allegati 3975 CR

Risposta al f.° N.° del

OGGETTO: Nominativi R.T. per il Centro Soccorso di Catania.

e, per conoscenza: ALLO STATO MAGGIORE A.M. = S E D E =

Si fa riferimento al foglio AFSC/48/1/AIR del 9 Ottobre 1946.

In vista della prossima entrata in funzione del C.C.R.S. di Catania si prega codesta A.F.S.C. assegnare i nominativi R.T. al Centro Soccorso in oggetto.

p. L'ISPETTORE t.s.
(Colonnello A.A.r.s.=D. LIBRI)
Giansanti

Si prega scrivere sempre sulla risposta gli estremi della presente lettera

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

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

2351

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

13A

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

TO : Supervisor Pisa Telephone Exchange, Pisa.

DATE : 6th December 1946.

REF. : 48/1/Air.

AIRCRAFT SAFETY.

1. It has been brought to the notice of this Sub-Commission through the I.A.N. that frequent interruptions are prevalent on the Rome-Pisa line, due to damaged lines.

2. May I point out that this line is in constant use in connection with Aircraft Safety.

3. I would appreciate an information you could give me concerning the above report and, if applicable, any action taken to repair the damaged lines.

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1217

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

TO : Officer Commanding, Pisa Airfield, Pisa.

DATE : 6th December 1946.

REF. : AF/1/Air.

AIRCRAFT SAFETY.

It has been reported to this Sub-Commission through the I.A.F., that a certain lack of co-operation is evident between Airfield Control and the CAVs (Aircraft Safety Centres)

2. The following cases are specified for your information.

a) Oct. 30th 1946. Airfield Control did not report the non arrival at "De Havilland, 39 C/sign. G-AHIA" to the Aircraft Safety Centre, and also failed to supply the information readily when request for news by the Aircraft Safety Centre.

b) Oct. 31st 1946. Failure to report to the airfield concerned the fact that aircraft C47-35-62 and C47-8592 had returned to base due to bad weather.

3. In all case the Aircraft Safety Centre was compelled to take action.

4. We would be grateful if you would bring to the notice of all concerned the above facts, and ensure that

a) Arrival of all unscheduled A/c are reported to the Airfields of Destination and Departure.

b) Arrival of all A/c returning to base from a scheduled flight, due to bad weather or mechanical trouble etc., is notified to the airfield of destination.

c) All overdue action is taken immediately and the Aircraft centre given full particulars.

E. Boult

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

AIRCRAFT SAFETY.

It has been reported to this Sub-Commission through the I.A.F., that a certain lack of co-operation is evident between Airfield Control and the CAVs (Aircraft Safety Centres)

2. The following cases are specified for your information.

a) Oct. 30th 1946. Airfield Control did not report the non arrival at "De Havilland, 89 C/sign. G-AHIA" to the Aircraft Safety Centre, and also failed to supply the information readily when request for news by the Aircraft Safety Centre.

b) Oct. 31st 1946. Failure to report to the airfield concerned the fact that aircraft C47-95-62 and C47-8592 had returned to base due to bad weather.

3. In all case the Aircraft Safety Centre was compelled to take action.

4. We would be grateful if you would bring to the notice of all concerned the above facts, and ensure that

a) Arrival of all unscheduled A/c are reported to the Airfields of Destination and Departure.

b) Arrival of all A/c returning to base from a scheduled flight, due to bad weather or mechanical trouble etc., is notified to the airfield of destination.

c) All overdue action is taken immediately and the Aircraft centre given full particulars.

E. Boult

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1050

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

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

11 A

FROM : Air Forces Commission, A.C., Rome.

TO : I.A.F. 1st Division
2nd Section of Assistance to Air Traffic.

DATE : 6th December 1946.

REF. : AF3C/18/1/Air.

AIRCRAFT SAFETY.

10 A

Reference is made to your letter 106167/c/3845Call dated 22 Nov 1946.

2. For your information enclosed is the action taken by this Sub-Commission.

3. Any further information on the subject will be forwarded to you at a later date.

12 A

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1049

1014

From : Hq. I.A.F., 1s. Division.
2nd Section of Assistance to Air Traffic.

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

Ref. : 106167/C/3345 Coll.

Date : 22nd November, 1946.

Complaints regarding the communication services.

In the course of the month of October, the following complaints in the Milan Rescue Centre's service of communications came to light; these are referred to your Sub-Commission as they might warrent of your intervention

1) Frequent interruptions in the telephone service, specially on the Rome-Pisa line. The controllers of Pisa Exchange were asked to investigate the causes of these interruptions. They reported, that though the American personnel repeatedly asked to repair the damaged lines, no such repair has been carried out.
2) The allied pilots and French Air Authorities have shown a certain slackness in the observance of the usual aircraft arrival and departure notification procedure. Here are some cases in point:
On 19th October last, a "C.45" aircraft call sign G-AGVZ piloted by Mr Clear, left Milan at 11,30 Z, routed via Nice but did not make appearance there. On a request from the Command of Nice Airport at 17,35 Z searches were initiated and lasted until 20,30 Z when the British Command notified us that this aircraft had bounded at Marignane then proceeded to Paris where it had arrived safely.
On 25th October last, a "Proctor" aircraft, call sign G-AHNB piloted by Mr. Cobitt left Milan for Nice at 14,30 Z. This aircraft did not land at Nice. The linate C.A.V. waited all night for the notification of arrival from Nice, instead of this at 08,05 Z of the following day, the 26th, a signal from Nice asking for news of this aircraft, which had not arrived there, was received. It was only at 11,30 Z that we got to know, through Marseilles, that this aircraft had landed at Marseilles in the afternoon of the 25th, and left for Lyons at 07,50 Z of the 26th.
On 29th October last the aircraft "Aerovan" call sign G-AIDI left Milan for Marseilles at 13,15. At 17,50 Milan S.A.T.A. was seeking information about the aircraft and the Centre sent a telegram requesting news to Nice airport. No answer to this telegram was ever received. At 08,45 on the 30th Nice communicated the arrival of the "Aerovan" at 15,00 Z.
On 30th October last the "De Havilland" 89, call sign G-AHLA left Nice at 07,33 Z for Pisa, did not arrive in that locality. The American box of Pisa did not bother to signal the Rescue Centre the non arrival of the plane and it is only at the Rescue Centre's insistence, that the duty Officers from Pisa answered that the aircraft had not arrived. Search was begun at 11,45; Pisa RDF gave the following details: "Aircraft asked at 09,50 if Florence was serviceable". Then without notifying anyone the pilot landed the "De Havilland" at Florence where he did not bother to give any information to the personnel on the airfield. At 13,00, from a W.C. at florence airfield, it was learned by telephone that the "De Havilland" 89 had landed.
On 31st October last the "C.47" 9562 left Pisa at 08,26 for Milan, but owing to bad weather, returned to Pisa. The "C.47" 9592 which had left Pisa at 09,05 for Turin returned owing to bad weather.
Upon request for information from the "Rescue Centre" about these aircraft which had not reached their destination

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

In the course of the month of October, the following complaints in the Milan Rescue Centre's service of communications came to light; these are referred to your Sub-Commission as they might warrant of your intervention

1) Frequent interruptions in the telephone service, specially on the Rome-Pisa line. The controllers of Pisa Exchange were asked to investigate the causes of these interruptions. They reported, that though the American personnel repeatedly asked to repair the damaged lines, no such repair has been carried out.
2) The allied pilots and French Air Authorities have shown a certain slackness in the observance of the usual aircraft arrival and departure notification procedure. Here are some cases in point:
On 19th October last, a "D.45" aircraft call sign G-AGWZ piloted by Mr Clear, left Milan at 11,30 Z, routed via Nice but did not make appearance there. On a request from the Command of Nice Airport at 17,35 Z searches were initiated and lasted until 20,30 Z when the British Command notified us that this aircraft had bounded at Marignane then proceeded to Paris where it had arrived safely.
On 25th October last, a "Proctor" aircraft, call sign G-AINB piloted by Mr. Cobitt left Milan for Nice at 14,30 Z. This aircraft did not land at Nice. The Linate C.A.V. waited all night for the notification of arrival from Nice, instead of this at 08,05 Z of the following day, the 26th, a signal from Nice asking for news of this aircraft, which had not arrived there, was received. It was only at 11,30 Z that we got to know, through Marseilles, that this aircraft had landed at Marseilles in the afternoon of the 25th, and left for Lyons at 07,30 Z of the 26th.
On 29th October last the aircraft "Aerovan" call sign G-AIDI left Milan for Marseilles at 13,15. At 17,30 Milan S.A.F.A. was seeking information about the aircraft and the Centre sent a telegram requesting news to Nice airport. No answer to this telegram was ever received. At 08,45 on the 30th Nice communicated the arrival of the "Aerovan" at 15,00 Z.
On 30th October last the "De Havilland" 89, call sign G-AHLA left Nice at 07,33 Z for Pisa, did not arrive in that locality. The American box of Pisa did not bother to signal the Rescue Centre the non arrival of the plane and it is only at the Rescue Centre's insistence, that the duty Officers from Pisa answered that the aircraft had not arrived. Search was begun at 11,45; Pisa RDF gave the following details: "Aircraft asked at 09,50 if Florence was serviceable". Then without notifying anyone the pilot landed the "De Havilland" at Florence where he did not bother to give any information to the personnel on the airfield. At 13,00, from a M.C. at Florence airfield, it was learned by telephone that the "De Havilland" 89 had landed.
On 31st October last the "D.47" 9562 left Pisa at 08,26 for Milan, but owing to bad weather, returned to Pisa. The "D.47" 3592 which had left Pisa at 09,08 for Turin returned owing to bad weather.
Upon request for information from the "Rescue Centre" about these aircraft which had not reached their destination, it was answered that it was not necessary to inform the Rescue Centre of change of course.

Ref para 1. The americans have been requested previously to carry out any repairs - but close liaison is necessary between the I.A.F. & the americans at Pisa.
Alok 29/11/46

Chief of General Staff
1044

ASR.

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

Mod 122°

Ro Ga

22 NOV 1945 10 B.

Stato Maggiore Aeronautica MILITARE
I° REPARTO
2^Sezione Assistenza Traffico Aereo

All'AIR FORCES SUB COMMISSION

= S E D E =

Prot. N. 106167/C Allegati 3 fg 5 Coll. Risposta al f.° N.° del

OGGETTO Disservizi nelle comunicazioni.

In una relazione sul funzionamento del servizio nel mese di ottobre del Centro Soccorso di Milano, sono stati segnalati alcuni disservizi, trà i quali quelli che seguono, si ritiene che potrebbero formare oggetto di intervento da parte di codesta Sottocommissione:

1)-Si sono verificati frequenti interruzioni telefoniche specie nel tratto Roma-Pisa.
I controllori della Centrale di Pisa, incaricati di svolgere gli accertamenti del caso, hanno riferito che il personale americano, sebbene più volte sollecitato, non è intervenuto per riparare il guasto.

2)- E' stato riscontrato un rilassamento da parte dei piloti alleati e delle autorità aeronautiche francesi nell'osservare delle norme che regolano le comunicazioni di arrivo e di partenza dei velivoli.
Si elencano alcuni casi:

Il giorno 19 u.s. il velivolo "C.45" nominativo G-AGVZ pilotato dal Signor 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 17,35 le ricerche che si sono protratte fino alle ore 20,30, quando, cioé, si é potuto sapere, tramite Comando inglese, che l'aereo in parola aveva atterrato a Marignane ed aveva proseguito per Parigi ove era giunto regolarmente.-

=Il giorno 25 u.s. l'aereo tipo "Proctor"-nominativo G-AHNB pilotato dal Signor Cobitt, partito da Milano alle ore 14,00 Z per Nizza, non ha atterrato in detta località. La C.A.V. di Linate ha atteso tutta la notte la rotta aerea di arrivo da Nizza ed, invece di questa, alle ore 08,05 del giorno 26, é giunto un telegramma da Nizza col quale si chiedeva notizie di detto apparecchio non giunto in detta località. Solo alle ore 11,30, tramite Marsiglia, si veniva a sapere che l'aereo aveva atterrato a Marsiglia stessa nel pomeriggio del 25 ed era ripartito alle ore 07,50 del 26 per Lione.

=Il giorno 29 u.s. l'aereo "Aerovan"-nominstivo G-AIDI é partito da Milano per Marsiglia alle ore 13,16 Z. Alle ore 17,50 il S.A.T.A. di Milano richiede per l'aereo in parola ed immediatamente il Centro faceva

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

Segnare bollino per ogni lettera in uscita e indicare nella risposta

I° REPARTO
2^Sezione Assistenza Traffico Aereo = S E D E =

Prot. N° 10617/C Allegati 3845 Coll. Risposta al f. N° del

OGGETTO Disservizi nelle comunicazioni.

In una relazione nel funzionamento del servizio nel mese di ottobre del Centro Soccorso di Milano, sono stati segnalati alcuni disservizi, trà i quali quelli che seguono, si ritiene che potrebbero formare oggetto di intervento da parte di codesta Sottocommissione:

1)-Si sono verificati frequenti interruzioni telefoniche specie nel tratto Roma-Pisa.
I controllori della Centrale di Pisa, incaricati di svolgere gli accertamenti del caso, hanno riferito che il personale americano, sebbene più volte sollecitato, non è intervenuto per riparare il guasto.

2)- E' stato riscontrato un rilassamento da parte dei piloti alleati e delle autorità aeronautiche francesi nell'osservare delle norme che regolano le comunicazioni di arrivo e di partenza dei velivoli.
Si elencano alcuni casi:

Il giorno 19 u.s. il velivolo "C.45" nominativo G-AGVZ pilotato dal Signor 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 17,35 le ricerche che si sono protratte fino alle ore 20,30, quando, cioé, si é potuto sapere, tramite Comando inglese, che l'aereo in parola aveva atterrato a Marignane ed aveva proseguito per Parigi ove era giunto regolarmente.-

=Il giorno 25 u.s. l'aereo tipo "Proctor"-nominativo G-AHNB pilotato dal Signor Cobitt, partito da Milano alle ore 14,00 Z per Nizza, non ha atterrato in detta località. La C.A.V. di Linate ha atteso tutta la notte la rotta aerea di arrivo da Nizza ed, invece di questa, alle ore 08,05 del giorno 26, é giunto un telegramma da Nizza col quale si chiedeva notizie di detto apparecchio non giunto in detta località. Solo alle ore 11,30, tramite Marsiglia, si veniva a sapere che l'aereo aveva atterrato a Marsiglia stessa nel pomeriggio del 25 ed era ripartito alle ore 07,50 del 26 per Lione.

=Il giorno 29 u.s. l'aereo "Aerovan"-nominativo G-AIDI é partito da Milano per Marsiglia alle ore 13,16 Z. Alle ore 17,50 il S.A.T.A. di Milano richiedeva notizie dell'aereo in parola ed immediatamente questo Centro faceva un telegramma di richiesta notizie all'Aeroporto di Nizza. La risposta a questo telegramma non é mai giunta. Solo alle ore 08,45 del giorno 30 giungeva la rotta aerea di Nizza che comunicava l'avvenuto arrivo dell'"Aerovan" alle ore 15,00Z.

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778507

Il giorno 30 u.s. il " DE HAVILLAND " 89 - nominativo G-AHIA partito da Nizza alle ore 7,33 Z. diretto a Pisa, non giungeva in detta località. La base americana di Pisa non si curava di segnalare al Soccorso il mancato arrivo e solo dopo insistenze da parte del Centro Soccorso, l'Ufficiale di servizio di detta base comunicava che l'aereo non era giunto. Iniziate le ricerche alle ore 11,45 si ottenevano questi particolari dal RDG di Pisa: L'aereo in parola, alle ore 09,50 ha chiesto se Firenze era atterrabile ". Dopo di chè senza avvisare alcuno, il pilota " De Havilland andava ad atterrare a Firenze dove non si curava di dare alcuna notizia al personale del campo che gliene faceva richiesta. Alle ore 13,00 da un maresciallo dell'aeroporto di Firenze, su richiesta telefonica, si veniva a sapere che effettivamente il " De Havilland" 89 aveva colà atterrato.

- Il giorno 31/10, il "C.47 " 9562 partito da Pisa alle ore 08,26 per Milano, rientrava a Pisa per cattivo tempo.

Il "C.47"8592 partito da Pisa alle ore 09,08 per Torino, rientrava pur esso a Pisa per cattivo tempo.

Alla richiesta del Centro Soccorso per avere notizie dei due aerei non giunti a destinazione, si otteneva la risposta che era inutile che il Centro Soccorso stesso fosse informato sull'inversione della rotta.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

OGGETTO

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

cato arrivo è solo dopo insistenze da parte del Centro Soccorso, è arrivata ciale di servizio di detta base comunicava che l'aereo non era giunto. Iniziate le ricerche alle ore 11,45 si ottenevano questi particolari dal RDG di Pisa: L'aereo in parola, alle ore 09,50 ha chiesto se Firenze era atterrabile ". Dopo di chè senza avvisare alcuno, il pilota " De Havilland andava ad atterrare a Firenze dove non si curava di dare alcuna notizia al personale del campo che gliene faceva richiesta. Alle ore 13,00 da un maresciallo dell'aeroporto di Firenze, su richiesta telefonica, si veniva a sapere che effettivamente il " De Havilland" 89 aveva colà atterrato.

- Il giorno 31/10, il "C.47 " 9562 partito da Pisa alle ore 08,26 per Milano, rientrava a Pisa per cattivo tempo.

Il "C.47"8592 partito da Pisa alle ore 09,08 per Torino, rientrava pur esso a Pisa per cattivo tempo.

Alla richiesta del Centro Soccorso per avere notizie dei due aerei non giunti a destinazione, si otteneva la risposta che era inutile che il Centro Soccorso stesso fosse informato sull'inversione della rotta.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

OCCELLO

1046

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

2361

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

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 2/12/46 194 9 A

All'Ufficiale
Collegamento dell'A.F.S.C.
F/DX BOULT
R O M A

N/478 C/8 prot.

OGGETTO: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 2/12/46.-

Base	N°	Efficienze	Inefficienze
Vigna di valle	3	1	2
Brindisi	13	2	11
Taranto	16	9	7
Cadimare	2	1	1
Cagliari	4	2	2
Venezia	4	2	2

Inoltre sono a disposizione :

Aeroporto Urbe	1 Baltimore	efficiente
Aeroporto Linate	1 Baltimore	efficiente
Aeroporto Lecce	1 Caccia	efficiente

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

1045

FROM : Air Forces S. Commission, A.C., Rome.

TO : A.H.Q., Italy, RAF.,CMF.

DATE : 2nd December 1946.

REF. : AFSC/48/1/Air.

8A

AIR, SEA, LAND RESCUE RETURN.

Reference your letters AHQI/400/5 dated 25th October 1946 and 21st November 1946.

2. Herewith summarised account of incidents reported during November.

3. Eight practice exercises were carried out with good results.

4. In addition to the above, search was carried out by telephone for overdue a/c. in 48 case, these being chiefly due to delays in point to point communications.

5. With regard to the search for the C 53 No. 8846, some delay was caused due to the fact that it ment search a/c flying over Swiss Territory. All CAVs centres have been told to immediately notify this Headquarters when it seems necessary to fly ever the Swiss or French border, and we will endeavour to obtain immediate clearance for them.

6. The total hours flown being

(a)	On actual Rescue Missions	30 hrs.19 mis.
(b)	On Practice Missions	24 hrs. 8 mis.
	Total	54 hrs.27 mis.

7. Amendements to a/c state as shown in my AFSC/48/1/Air dated 14 Nov 1946 are as follows:-

Para 4.

Base	No. of A/c.	Serviceable.	Unserviceable.
Brindisi	13	2	11

Lovell.

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

AIR, SEA, LAND RESCUE RETURN.

Reference your letters AHQI/400/5 dated 25th October 1946 and 21st November 1946.

2. Herewith summarised account of incidents reported during November.

3. Eight practice exercises were carried out with good results.

4. In addition to the above, search was carried out by telephone for overdue a/c. in 48 case, these being chielfy due to delays in point to point communications.

5. With regard to the search for the C 53 No. 8846, some delay was caused due to the fact that it ment search a/c flying over Swiss Territory. All CAVs centres have been told to immediately notify this Headquarters when it seems necessary to fly ever the Swiss or French border, and we will endeavour to obtain immediate clearance for them.

6. The total hours flown being

(a)	On actual Rescue Missions	30 hrs.19 mis.
(b)	On Practice Missions	24 hrs. 8 mis.
	Total	54 hrs.27 mis.

7. Amendements to a/c state as shown in my AFSC/48/1/Air dated 14 Nov 1946 are as follows:-

Para 4.

Base	No. of A/c.	Serviceable.	Unserviceable.
Brindisi	13	2	11

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

1044

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

2370

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Riepilogo Missioni di Soccorso ed Esercitazioni di Soccorso eseguite dal giorno 1/11/ al giorno 2

C.C.R.S.	Nº Missioni Reali Socc.	Nº Esercitazioni Socc.	Nº Velivoli impiegati	Nº Ricerche telefoniche- velivoli	
ROMA	3	—	3(c)	16	Le Missioni Rea
MILANO	4	1	5	9	esito negativo
VENEZIA	—	1	1	18	dal CCRS Milano
BRINDISI	—	—	3	6	cerca velivolo
ELMAS	2	—	2	—	cerche hanno pa
CATANIA	—	—	—	—	Baltimore.
TOTALE	9	2	17	49	Le esercitazioni esito normale.

27 NOVEMBRE 1946

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

471554

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Missioni di Soccorso ed Esercitazioni di Soccorso eseguite dal giorno 1/11/ al giorno 26/11/46.

N° Missioni Reali Socc.	N° Esercitazioni Socc.	N° Velivoli impiegati	N° Ricerche telefoniche- velivoli	N o t e
3	=	3(a)	16	Le Missioni Reali Soccorso hanno avuto esito negativo eccetto quelle compiute dal CCRS Milano il 23/11/46 per ricerca velivolo C 53 - 8846.=Alle ricerche hanno partecipato 2 velivoli Baltimore.=
=	=	=	=	
=	=	=	=	
=	=	=	=	
=	=	=	=	
3	2	17	48	Le esercitazioni soccorso hanno avuto esito normale.=

RE 1946

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

471554

2312

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

MONTHALY SUMMARY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE UNI

A.H.Q.....COMMAND.

for the mont of ..

A (I) No.	(II) Date time G.M.T.	B (III) Source of Report	C (IV) Position	D (V) Type of A/c Sdn &Command	E (VI) Sea or land search	F (VII) Air search
1	2/11/46 - 13.00	American Base Ops.	ROUTE: CAPODICHINO-MARSEILLES	B 17 - 9338	=	Air search
2	2/11/46 - 13.00	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air search
3	3/11/46 - 07.21	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air Search
4	3/11/46- 07.21	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air Search
5	19/11/46- 11.30	Nave "COLOMBO"	38° 56'N 11° 48'E; 38° 25'N 12° 30'E; 38° 42'N 13° 00'E; 39° 10'N 12° 17'E	Search for "Very"signals seen in the night	=	Air Search
6	20/11/46- 09.34	" "	" "	" " " "	=	Air Search
7	19/11/46- 11.43	DF EKO CENTOCELLE PICK UP S.O.S.	41° 19'N 06° 10'E	C 53 - 8846	=	Air Search
8	23/11/46- 11.20	CK 7 " "	36°38'½ N 08° 10'E	C 53- 8846	=	Air Search

2373

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

8L

RY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS.

for the mont of ..... November ..... 1946....

D (V) Type of A/c Sqn &Command	E (VI) Sea or land search	F (VII) Air search	G (VIII) No of personnel involved	H (IX) No.rescued	I (X) REMARKS
B 17 - 9338	=	Air search	?	?	
B 17 - 9338	=	Air search	?	?	
B 17 - 9338	=	Air Search	?	?	
B 17 - 9338	=	Air Search	?	?	
Search for "Very"signals seen in the night	=	Air Search	?	?	
" " " "	=	Air Search	?	?	
B 53 - 9816	=	Air Search	12	12	
B 53- 9816	=	Air Search	12	12	

2374

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

1	2/11/46 - 13.00	American Base Ops.	ROUTE: CAPO DIGHINO - MARSEILLES	B 17 - 9338	=	Air search
2	2/11/46 - 13.00	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air search
3	3/11/46 - 07.21	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air Search
4	3/11/46- 07.21	American Base Ops.		B 17 - 9338	=	Air Search
5	19/11/46- 11.30	Nave "SOLOMBO"	38° 76'N 11° 48'E 38° 25'N 12° 30'E 38° 42'N 13° 00'E 38° 10'N 12° 17'E	Search for "Very" signals seen in the night	=	Air Search
6	20/11/46- 09.34	" "	" "	" " " "	=	Air Search
7	19/11/46- 14.43	DE IKO CENTOCELLE PICK UP S.O.S.	40° 10'N 06° 10'E	C 53 - 8046	=	Air Search
8	23/11/46- 11.20	CK 7	36°38'½ N 05° 10'E	C 53- 8046	=	Air Search

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA STORICA CENTOCELLE

2375

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

B 17 - 9336	=	Air search	?	?	
B 17 - 9338	=	Air search	?	?	
B. 17 - 9338	=	Air Search	?	?	
B. 17 - 9338	=	Air Search	?	?	
Search for "Very"signals seen in the night	=	Air Search	?	?	
" " " "	=	Air Search	?	?	
C 53 - RP4F	=	Air Search	12	12	
B 53- BS4F	=	Air Search	12	12	

COMANDO RICERCA E SOCCORSO DIRETTORE

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

1041

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

7A

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

TO:- Air Forces Sub Commission, Allied Commission, ROME.
R.A.F. Station, KLAGENFURT.

DATE:- 21st November, 1946.

REF:- AHQI/400/5/AIR.

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS POLICY.

Reference is made to this Headquarter's Postagram ref. AHQI/400/5/AIR dated 25th October, 1946.

2. To avoid unnecessary repetition it has been decided that detailed Monthly Location and Serviceability States as requested in para 2 of the above postagram are no longer required.

3. Any alterations in the Detailed State despatched for October should, however, be signalled to this Headquarters and A.O.C. MALTA immediately.

4. The Monthly Summary of Incidents is still required to reach this Headquarters not later than the third of each month.

Noted

(F.C. MAYS F/LT),
SENIOR NAVIGATION OFFICER,
Air Headquarters,
R.A.F. ITALY, C.M.F.

1940

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

DIREZIONE SERVIZIO
RICERCA E SOCCORSO

48/1/20 Centocelle, li 25/11/ 1946

Al Ufficiale di Collegamento
dell'A.F.S.C. F/LT REID
R O M A

N. 1423 C/10 prot.

OGGETTO: Esistenza ed efficienza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 25/11/46.

Base	N°	EFFICIENZA	INEFFIC.
Vigna di Valle	3	1	2
Brindisi	13	2	11
Taranto	16	6	10
Cadimare	2	1	1
Cagliari	4	3	1
Venezia	4	2	2

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Urbe	1	Baltimora	1	=
Aeroporto Linate	1	Baltimora	1	=
Aeroporto Lecce	1	Cecil	1	=

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

D'ORDINE

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. Dr. ZENNARO Serafino)

1039

517
(E)

From : Research and rescue Service, Centocelle.

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

Date : 7th November 1946

Ref. : 1277/C/1

Subject: Report on the Research operation for the B. 17 lost between the 2nd and the 3rd of November along the route between Naples (Capodichino) and Marseilles as far as the French Territorial waters (Corsica).

An alarm signal sent by ABC Ciampino about a B. 17 which took off at 24,00 hrs. on the 31st October from Capodichino bound for Marseilles (direct route) was received by this C.C.R.S. on the 2nd of November at 13,00 hrs.

At 13,03 hrs. upon request, ABO Ciampino gave the following details: all likely airfields of arrival tried with a negative answer, morever they feel certain that the B. 17 crashed and that the B. 17 sent to search will communicate the presumed time of the crash.

At 13,10 hrs. alarm signal was sent to Vigna di Valle Seaplane Base and to Milan C.C.R.S. for La Spezia (Cadimare) Seaplane Base.

At 13,32 hrs. ABO communicates that a B. 17 and a C. 47 will take off from Ciampino Airport for search along the route.

At 14,10 hrs. and 14,15 hrs. the following operation orders were given to the Vigna di Valle 84th Seaplane Sqdn and to Milan C.C.R.S.:

"0713/RV ASR ROME/./ An ASRO must take off immediately for a search along the Capodichino -Stagno di Diana (Corsica) route 42° 09' N. 09° 34' E. for a B. 17 which dissepeared alongthe Naples Marseilles route during the night of the 31st October 1946 and the 1st November 1946.

Searches will have to be limited to French Territorial Waters.

Searches are also being made by two American aircraft, a

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

B. 17 lost between the 2nd and the 3rd of November along the route between Naples (Capodichino) and Marseilles as far as the French Territorial waters (Corsica).

An alarm signal sent by ABO Ciampino about a B. 17 which took off at 24,00 hrs. on the 31st October from Capodichino bound for Marseilles (direct route) was received by this C.C.R.S. on the 2nd of November at 13,00 hrs.

At 13,03 hrs. upon request, ABO Ciampino gave the following details: all likely airfields of arrival tried with a negative answer, morever they feel certain that the B. 17 crashed and that the B. 17 sent to search will communicate the presumed time of the crash.

At 13,10 hrs. alarm signal was sent to Vigna di Valle Seaplane Base and to Milan C.C.R.S. for La Spezia (Cadimare) Seaplane Base.

At 13,32 hrs. ABO communicates that a B. 17 and a C. 47 will take off from Ciampino Airport for search along the route.

At 14,10 hrs. and 14,15 hrs. the following operation orders were given to the Vigna di Valle 84th Seaplane Sqdn and to Milan C.C.R.S.:

"0713/RV ASR ROME/./ An ASRO must take off immediately for a search along the Capodichino -Stagno di Diana (Corsica) route 42° 09' N. 09° 34' E. for a B. 17 which dissapeared alongthe Naples Marseilles route during the night of the 31st October 1946 and the 1st November 1946.

Searches will have to be limited to French Territorial Waters.

Searches are also being made by two American aircraft, a B. 17 a C. 47 and a Cant Z 506 of I/M././ WT liaison 6.500 Kc/s/./ In case of sighting check bearings with RDF on board and IKI and IKO radio goniometers/./ Col. Del Monte."

"0714/RV ASR ROME/./ A La Spezia aircraft takes off immediately for searches along the Stagno di Diana route(Corsica) 42° 09' N. 09° 34' E. to Naples for a B. 17 which dissapeared on the night of the 31st October and 1st November along the Capodichino-Marseilles route/./ Searches will start in the limits of the French

1038

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

Territorial Waters border/./ A B. 17 a C. 47 and a Cant Z. 506 code sign ASRO are in the area/./ The eventual sighting position will be checked by radio goniometer on board and radio goniometers IKO and IKI and eventually FNJ/./ Arrange for an eventual landing at Vigna di Valle/./ Col. Del Monte."

At 14,35 hrs. the Elmas C.C.R.S. was orierei to listen in to the frequency of 6.500 Kc/s for searcges of a B. 17 in progress on the part of a Cant. Z. 506 call sign ASRO and ASRLI.

At 14,35 hrs we were signalled of the taking off of the Seaplane ASRO from Vigna di Valle-Capt. Colabucci Pilot-.

At 14,45 hrs. the following SVH message was sant from this Rescue Centre to JATG Marseilles:-

"0715/RV SVH/./ At the moment the following have gone on the B. 17 -9338 search, Cant Z. 506 ASRO from Vigna di Valle and Cant Z. 506 ASRLI from La Spezia/./ B. 17-3707 C. 47-8586 C. 47-0722 from the American base at Ciampino/./ Signed Col. Del Monte 21345/Z-

At 15,06 hrs. the taking off of the Cant. Z. 506 ASRLI from La Spezia was communicated.

At 14,55 hrs. the following message was transmitted to the Cant Z. ASRO in flight:

2.14.45 ASRO To ascertain the exact route of the search make use of the radio beacon NS 350 Kc/s and bearings of 14 D and FNJ/./ Cant Z. 506 of Cadimare has call sign ASRLI

At 15,30 hrs. call sign NS and the frequencys 270 Kc/s were communicated to the aircraft in flight and it was stated that radio-beacon Ns was also using 350 Kc/s per second.

At 1545 hrs. the following messages were transmitted to ASRO and ASRLI:

"21535 ASR ROME/./ we remind you that the sunset time at ILW is 17,05 hrs././ Make note of this time to end the search and return to ILW/./ Col. Del Monte."

At 15,58 hrs. ASRO gives the position 3 miles S.SE. Isle of Montecristo true course III°-I will end searches at the point 15 miles South of Ostia. Meteorological Bullettin, clear sky, visibility 40 Km., sea strenth I wind 10 Km from N.W.

At 16,01 hrs ASRII gives his position at 15,50 QTH Stagno di Diana.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 748017

At 14,35 hrs we were signalled of the taking off of the Sea-plane ASRO from Vigna di Valle-Capt. Colabucci Pilot-.

At 14,45 hrs. the following SVH message was sent from this Rescue Centre to JATC Marseilles:-

"0715/RV SVH/./ At the moment the following have gone on the B. 17 -9338 search, Cant Z. 506 ASRO from Vigna di Valle and Cant Z. 506 ASRLI from La Spezia/./ B. 17-3707 C. 47-8586 C. 47-0722 from the American base at Ciampino/./ Signed Col. Del Monte 21345/Z-

At 15,06 hrs. the taking off of the Cant. Z. 506 ASRLI from La Spezia was communicated.

At 14,55 hrs. the following message was transmitted to the Cant Z. ASRO in flight:

2.14.45 ASRO To ascertain the exact route of the search make use of the radio beacon NS 350 Kc/s and bearings of 14 D and FNJ/./ Cant Z. 506 of Cadimare has call sign ASRLI

At 15,30 hrs. call sign NS and the frequencys 270 Kc/s were communicated to the aircraft in flight and it was stated that radio-beacon Ns was also using 350 Kc/s per second.

At 1545 hrs. the following messages were transmitted to ASRO and ASRLI:

"21535 ASR ROME/./ we remind you that the sunset time at ILW is 17,05 hrs././ Make note of this time to end the search and return to ILW/./ Col. Del Monte."

At 15,58 hrs. ASRO gives the position 3 miles S.SE. Isle of Montecristo true course III°-I will end searches at the point 15 miles South of Ostia. Meteorological Bullettin, clear sky, visibility 40 Km., sea strenth I wind 10 Km from N.W.

At 16,01 hrs ASRLI gives his position at 15,50 DTH Stagno di Diana.

At 16,02 we signal ASRO that at 15,58 it was 40 miles North off the route to be searched.

At 16,11 hrs. ASRLI gives his position 41° 43' N. 11° E. were it is obliged to interrupt its search to return ILW.

At 16,15 hrs. we signal the planes ASRO and ASRLI that the radio beacon NS employs the frequency of 350 Kc/s and 270 Kc/s.

At 16,30 hrs. we transmit to the General Staff of the Navy

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

the following SVH:

"SVH 0716/RV A.S.R. ROME/./ It is signalled that from 24,00 hrs. of the 31st October they have had no news of the American B. 17 call sign 9338 which left Capodichino for Marseilles at 24,00 hrs././ The plane is beleived crashed at sea/./ Please warn ship sailing the Tyrrhenian sea along that route to keep watch for the eventual wreck/./ Col Del Monte."

At 16,35 hrs. The chief of the Italian Air Force General Staff has been told that so far all the searches have proved futile.

At 16,42 hrs. The plane ASRLI corrects that the position given at 16,11 hrs of 41° 43' N. and 11° E. must be understood to be at 16,35 hrs.

16,54 hrs. ASRO signals from his position of 16,54 which is Ostia.

At 16,55 hrs. this C.C.R.S. orders the duty officer in Operations Room of the 84th Seaplane Sqdn. at Vigna di Valle, Liut Caputo, to refuel completely the two Seaplanes Cant. Z ASRO in the evening and ASRLI to be ready at the first glimmer of daybreak on the 3rd October to continue the searches.

ASRLI Station closes down at 16,59 as the aircraft alights on the water which takes place at 17,00

Station closes down at 17,02 as the ASRO aircraft alights on the water which takes place at 17,05 hrs.

At 17,15 hrs the American Base of Ciampino communicates the return of the aircraft which went on the search of the B. 17-

This C.C.R.S. communicates the return of its own aircraft.

At 17,45 hrs. the Commanding Officer of the RAR.S communicates with the observes of ASRO and ASRLI to have ditails as to the research mission for the B. 17/./ aircraft

Naval Lieut Metallo Observer aboard the Cant; Z. 506 ASRO-searched from Ostia (Southern route) to the crossing of the B.17 route-searched along the route on a width of 15 miles, up to 30 nautical miles from Corsica, therefore from 41° 27' N. 12° 12'E. to 41° 58' N. 10° 12' E. Law a land aircraft with fixed undercarriag in flight at 16,10 hrs. on N.W. route position 41° 55' N. 11° 20' E.- Findings of the search negative. Aircraft Cant. Z.506

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

futile.

At 16,42 hrs. The plane ASRLI corrects that the position given at 16,11 hrs of 41° 43' N. and 11° E. must be understood to be at 16,35 hrs.

16,54 hrs. ASRC signals from his position of 16,54 which is Ostia.

At 16,55 hrs. this C.C.R.S. orders the duty officer in Operations Room of the 84th Seaplane Sqdn. at Vigna di Valle, Liut Caputo, to refuel completely the two Seaplanes Cant. Z ASRO and ASRLI to be ready at the first glimmer of daybreak on the 3rd October to continue the searches. in the evening

ASRLI Station closes down at 16.59 as the aircraft alights on the water which takes place at 17,00

Station closes down at 17,02 as the ASRO aircraft alights on the water which takes place at 17,05 hrs.

At 17,15 hrs the American Base of Ciampino communicates the return of the aircraft which went on the search of the B. 17-

This C.C.R.S. communicates the return of its own aircraft.

At 17,45 hrs. the Commanding Officer of the RAR.S communicates with the observes of ASRO and ASRLI to have ditails as to the research mission for the B. 17./. aircraft

Naval Lieut Metallo Observer aboard the Cant; Z. 506 ASRO-searched from Ostia (Southern route) to the crossing of the B.17 route-searched along the route on a width of 15 miles, up to 30 nautical miles from Corsica, therefore from 41° 27' N. 12° 12'E. to 41° 58' N. 10° 12' E. Law a land aircraft with fixed undercarriag in flight at 16,10 hrs. on N.W. route position 41° 55' N. 11° 20' E.- Findings of the search negative. Aircraft Cant. Z.506 ASRLI Observer Naval Lieut. Favoni upon arrival at Stagno di Diana (Corsica) french territorial waters, set its course at 115° he searched an area of 72 nautical miles along the B. 17 route and up to the position of 41° 43'N. 11° E. Nothing seen. At Civitavecchia he saw at 16,50 hrs. a twuin engined plane heading for Rome.

At 18,15 hrs. the Navy states that the following message was communicated to the ships:

"American aircraft beleived to have crashed in the sea along

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

the Naples-Marseilles route/./ Immediate notice to be given should anything be seen, specifying position.

At 18,11 hrs. the following SVH message was sent to the ABO "Emergency 0717/RV C.C.R.S. ROME/./ It is signalled that aircraft ASRO which left Vigna di Valle at 14,45 hrs. has searched the Capodichino-Marsiglia route from 41° 27' N. 12° 12' E. point to 41°58N. 10° 12' E/./ Research carried out for a width 15 miles along direction of the route/./ Average Wind in the area 15 ks. from NW. /./ ASRO saw at 16,50 hrs. a land aircraft in flight with fixed undercarriage going N.W. in the approximate position 41° 55 N. 11° 20' E././ ASRLI aircraft which left La Spezia at 15,06 hrs. has carried out a search along the Capodichino-Marseilles route from the Corsica coast to the point 41° 43' N. 11° E. As he was nearing Civitavecchia he saw a twin-engined plane in flight at 16,50 hrs. heading for Rome/./ Search results negative/./To morrow the 3rd November the search will be continued completing the search in the area/./ We signalled the Navy to inform all ships crossing area under research/./ The Italian Military Navy has already sent the signal to the ship". Col Del Monte"

3rd November 1946.

At 02,30 hrs. we received from Orly (Paris) a request for news of the B. 17 aircraft Army 9338 URHAN which states that the aircraft left Capodichino on the 31st October at 23,48 hrs. that is 00,48 hrs of the 1st November.

07,05 hrs. in reference to the telegram sent to this center of A.S.R. the following telegram was sent to C. 4 Orly:

"0720/RV-3/ Immediate- Informed ATS Marseilles by telegram 0715/RV/./ Yesterday 3 American and two Italian Aircraft hase searched along the B. 17-9338 route/./ The search will be resumed to-day/./ No news of B. 17-9338/./ Col Del Monte.

07,05 hrs. the following orders were transmitted to 84 Seaplane Sqdn Vigna di Valle for the ASRO and ASRLI aircraft:

"0721/RV-A.S.R. ROME/./ ASRO takes off immediately to continue search for B. 17/./ The area between 41° 27' N. and 12° 12' E. and Patria lake, will be searched for a width of 15/20 miles/./ Upon reaching position check bearings with RDF on board/./ At the hour bearings will be taken by the ground RDF station at the half-hour the aircraft bearing will be taken by the RDF above the aircraft. Signal position obtained to IKO/./ Col Del Monte".

"07,20/RV-ASR Rome/./ aircraft ASRLI to take off immediately

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

ed undercarriage going N.W. [illegible] 11° 20' E././ ASRLI aircraft which left La Spezia at 15,06 hrs. has carried out a search along the Capodichino-Marseilles route from the Corsica coast to the point 41° 43' N. 11° E. As he was nearing Civitavecchia he saw a twin-engined plane in flight at 16,50 hrs. heading for Rome/./ Search results negative/./To morrow the 3rd November the search will be continued completing the search in the area/./ We signalled the Navy to inform all ships crossing area under research/./ The Italian Military Navy has already sent the signal to the ship". Col Del Monte"

3rd November 1946.

At 02,30 hrs. we received from Orly (Paris) a request for news of the B. 17 aircraft Army 9338 URHAN which states that the aircraft left Capodichino on the 31st October at 23,48 hrs. that is 00,48 hrs of the 1st November.

07,05 hrs. in reference to the telegram sent to this center of A.S.R. the following telegram was sent to C. 4 Orly:

"0720/RV-3/ Immediate- Informed DATE Marseilles by telegram 0715/RV/./ Yesterday 3 American and two Italian Aircraft base searched along the B. 17-9338 route/./ The search will be resumed to-day/./ No news of B. 17-9338/./ Col Del Monte.

07,05 hrs. the following orders were transmitted to 84 Seaplane Sqdn Vigna di Valle for the ASRO and ASRLI aircraft:

"0721/RV-A.S.R. ROME/./ ASRO takes off immediately to continue search for B. 17/./ The area between 41° 27' N. and 12° 12' E. and Patria lake, will be searched for a width of 15/20 miles/./ Upon reaching position check bearings with RDF on board/./ At the hour bearings will be taken by the ground RDF station at the half-hour the aircraft bearing will be taken by the RDF above the aircraft. Signal position obtained to IKO/./ Col Del Monte".

"07,22/RV ASR Rome/./ aircraft ASRLI to take off immediately to continue search for B. 17/./ The aircraft will have to commence the search at 41° 27' N. 12° 12' E. position searching the area between the said point to the limit of Corsica territorial waters near Stagno di Diana/./ Upon reaching position 41° 27' N. and 12° 12' E. check position with RDG on board/./ At the hour the fixed position will be obtained by RDG and at the half hour by RDG aboard the aircraft ground station/./ Signalling the position obtained to IKO/./ End of searches in the Stagno di Diana area, aircraft re-enters the Cadimare (La Spezia) base/./ Col Del Monte."

16

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

At 07,43 hrs. the following telegram was sent to the Naval General Staff:

"SVH 0724/RV A.S.R. ROME/./ Please ask the Circeo lighthouse again if between 24,00 hrs. of the 31/10 and 02,00 hrs. of the 1/11 a noise of an aircraft was heard././ Col. Del Monte- Tel. 471554.

At07,45 hrs. Vigna di Valle communicated that the seaplane ASRDI took off at 07,45 hrs.

At 07,50 hrs Vigna di Valle communicated that the seaplane ASRO took off at 07,50 hrs.

At 08,03 hrs. ASRLI gave its position as: 41° 47' N. 12° 12' E. and started search on the course 295O

At 08,15 hrs the C.C.R.S. Milano was informed that the ASRLI aircraft took off and that at the end of the flight was to alight at Cadimare.

At 08,19 hrs ASRO gave its position as 41° 27' N. 12° 12'E.

At 08,20 hrs. Cagliari was asked by Service 16 to tune in to frequency 6.500 Kc/s/

At 08,26 hrs. ASRO gave the following MET report:
"Clear sky- slight fog- visibility 30 Km- sea current 2 -Wind from N.W. 25 Km."

At 08,30 hrs. ASRO gave the RV bearings (Cagliari Radio Beacon) 126° and C.M. (Ciampino) 212° and the true route as 112°; the resulting position being 7 Km East of Monte Circeo.

At 08,40 hrs. ASRLI gave its position for 08,33 hrs; as 41° 48' N. 10° 52' E. Wind from North velocity 15 Kml. clouds 7/10 Visibility given as 10 Km. Sea rather ruffled.

At 08,52 hrs. ASRLI had not ascertained its position with D.F. on board at 08,30 as previously instructed.

At 09,00 hrs. approx. IKO and ILM (uncertain) reported that ASRLI was located in the neighbourhood of Rome!!!! As the transmitting strength was very strong-very clearly heard by IKO (it should be added that the wireless operator on board is considered incapable)

At 09,27 hrs. ASRO informed that IKO was in contact with

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

At 07,50 hrs Vigna di Valle communicated that the seaplane ASRO took off at 07,50 hrs.

At 08,03 hrs. ASRLI gave its position as: 41° 47' N. 12° 12' E. and started search on the course 295°

At 08,15 hrs the C.C.R.S. Milano was informed that the ASRLI aircraft took off and that at the end of the flight was to alight at Cadimare.

At 08,19 hrs ASRO gave its position as 41° 27' N. 12° 12'E.

At 08,20 hrs. Cagliari was asked by Service 16 to tune in to frequency 6.500 Kc/s/

At 08,26 hrs. ASRO gave the following MET report:
"Clear sky- slight fog- visibility 30 Km- sea current 2 -Wind from N.W. 25 Km."

At 08,30 hrs. ASRO gave the RV bearings (Cagliari Radio Beacon) 126° and C.M. (Ciampino) 212° and the true route as 112°; the resulting position being 7 Km East of Monte Circeo.

At 08,40 hrs. ASRLI gave its position for 08,33 hrs; as 41° 48' N. 10° 52' E. Wind from North velocity 15 Kml. clouds 7/10 Visibility given as 10 Km. Sea rather ruffled.

At 08,52 hrs. ASRLI had not ascertained its position with D.F. on board at 08,30 as previously instructed.

At 09,00 hrs. approx. IKO and ILM (uncertain) reported that ASRLI was located in the neighbourhood of Rome!!!! As the transmitting strength was very strong-very clearly heard by IKO (it should be added that the wireless operator on board is considered incapable)

At 09,27 hrs. ASRO informed that IKO was in contact with ASRLI.

At 09,35 hrs. ASRLI gave its position for 09,30hrs as 41° 38' N. 10° 20' E.

At 09,50 hrs. ASRO gave its position for 09,30 hrs. "over island Zannone, true route being 110°"

At 09,56 hrs. ASRLI changed to frequency 381/kilocycles.

1034

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

At 10,06 hrs. ASRII was located by IKO at 205° and by ILD at 280°, position being 41° 08' N. 12° 07' E.

At 10,10 hrs. ASRII gave its position for 10,03 hrs. as 41° 04' N. 11° 56' E.

At 10,52 hrs. ASRO gave no reply to contact calls from IKO at 9,50 as the W/T station on board was working.

At 10,53 hrs. ASRLI gave its position for 10,50 hrs. as 41° 43' N. 10° 24' E.

At 11,02 hrs. ASRLI communicated that at 11,00 hrs. it had completed the search over the zone assigned to it and that it was on its way towards La Spezia.

At 11,08 hrs. our station, warned the C.C.R.S. at Milan that the ASRII was passing over to their control.

At 11,12 hrs. the R.D.C. at Naples sent word that it had heard nothing from the seaplane ASRO on the frequency 333 Kilocycles.

At 11,13 hrs. Vigna di Valle informed that ASRO alighted at 10,50 hrs. owing to a short circuit on board, after it had search the area previously assigned to it. In addition, the Vigna di Valle gave word that the search area of the B. 17 was covered by several sailing boats.

At 11,45 hrs. the following telegram was sent to the American Base Operations:

"07-6/RV-CCRS ROME/./ Inform you that today, 3/11, the ASRO seaplane searched an area of twenty miles between lake Petris and the position 41° 27' N. 12° 12' E././ Negative results of the search were obtained/./ Several sailing boats were sighted/./ The ASRLI seaplane searched an area of 20 miles between the position 41° 27' N. and 41° 43' N. 10° 24' E. /./ Negative results of the search were obtained/./ Col. Del Monte".

At 12,05 ASRLI alighted at Cadimare.

At 19;00 hrs. The Senior Officer on luty of the Naval "S.M." communicated the following "The Monte Circeo Semaphore did not (repeat not) hear the aircraft".

OBSERVATIONS

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

At 11,02 hrs. ASRLI communicated that at 11,00 hrs. it had completed the search over the zone assigned to it and that it was on its way towards La Spezia.

At 11.08 hrs. our station, warned the C.C.R.S. at Milan that the ASRLI was passing over to their control.

At 11,12 hrs. the R.S.C. at Naples sent word that it had heard nothing from the seaplane ASRO on the frequency 333 Kilocycles.

At 11,13 hrs. Vigna di Valle informed that ASRO alighted at 10.50 hrs. owing to a short circuit on board, after it had search the area previously assigned to it. In addition, the Vigna di Valle gave word that the search area of the E. 17 was covered by several sailing boats.

At 11,45 hrs. the following telegram was sent to the American Base Operations:

"0726/RV-CCRS ROME/./ Inform you that today, 3/11, the ASRO seaplane searched an area of twenty miles between lake Fatria and the position 41° 27' N. 12° 12' E././ Negative results of the search/./ Several sailing boats were sighted/./ The ASRLI were obtained seaplane searched an area of 20 miles between the position 41° 27' N. and 41° 43' N. 10° 24' E. /./ Negative results of the search were obtained/./ Col. Del Monte".

At 12,05 ASRLI alighted at Pedimare.

At 19;00 hrs. The Senior Officer on duty of the Naval "S.M." communicated the following "The Monte Circeo Semaphore did not (repeat not) hear the aircraft".

OBSERVATIONS

The pilots of the two seaplanes did not observe scrupulously the orders, given them by us regarding operational rules: in connection to the stabilised times for D.F. contacts and we were therefore unable to obtain at the stabilised times the bearings requested by the fixed land a/c D.F. etations.

Regarding this negligence we have always pointed it out during practice search as well as operational search missions without obtaining any results.

1032

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

However, taking into consideration both the importance and gravity of the question, disciplinary action will be taken against future offenders. good

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

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

[redacted]

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

RESCUED

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

1 033

Centocelle, lì 2/11/946 5A

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.

R O M A

e per con. AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispettorato Telecomunicazioni

R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'AFCS
F/lt Reid

R O M A

Prot. 1277/Cle

OGGETTO: Relazione sulle operazioni di ricerca velivolo quadrimotore B I7 svolte nei giorni 2 e 3 novembre lungo la rotta Napoli(Capodichino)-Marsiglia sino alle acque Territoriali francesi(Corsica).-

Il giorno 2 novembre c.a. alle ore I3,oo questo C.C.R.S. viene messo in allarme dalla ABO Ciampino per un velivolo B I7 partito alle ore 24,oo del 3I ottobre da Capodichino diretto a Marsiglia (rotta diretta):-
-alle ore I3,o3 richieste all'ABO Ciampino notizie più particolareggiate:risponde che sono state interpellati tutti gli aeroporti probabili di arrivo con esito negativo,ha inoltre la certezza che il velivolo é precipitato e comunica altresì che ha fatto ricerche aeree con un B I7 ed in seguito darà notizie,se le avrà,dell'ora probabile di caduta.
-alle ore I3,Io é stato dato allarme all'Idrobase di Vigna di Valle ed al CCRS di Milano per l'Idrobase di La Spezia(Cadimare).
-ore I3,32 ABO comunica che partiranno dall'Aeroporto di Ciampino un velivolo B I7 ed un C 47 per ricerche lungo la rotta.
-ore I4,Io e I4,I5 venivano trasmessi i seguenti ordini di operazione all'84° Idrogruppo di Vigna di Valle e C.C.R.S. di Milano:
"07I3/R.V. Aerosoccorso Rma/./ Disporre che velivolo ASRO decolli subito per effettuare ricerca lungo la rotta Capodichino-Stagno di Diana(Corsica)42°09'N 09°34'E per velivolo B I7 quadrimotore scomparso lungo rotta Napoli-Marsiglia nella notte del 3I/IO/46 et I/II/46/./Ricerche dovranno arrestarsi limite acque Territoriali francesi.Ricerche vengono anche effettuate da due velivoli americani, un B I7 et un C 47 e da CantZ 506 di IM/./Collegamento RT 6500 Kc/s/./Caso avvistamento controllare posizione con RDG di Bordo et RDG IKO et IKI/./ f.to Colonnello Del Monte "
"07I4/RV Aerosoccorso Roma/./Disporre che velivolo di La Spezia decolli subito per ricerche lungo rotta da Stagno di Diana(Corsica)42°09'N09°34'E at Napoli per velivolo B I7 quadrimotore scomparso notte 3I/IO et I/II lungo rotta Capodichino-Marsiglia/./Ricerche avranno inizio limite acque territoriali francesi/./Si segnalano in zona un velivolo B I7 et un C 47-un CantZ506 nominativo ASRO/./Posizione eventuale avvistamento sarà; controllata da RDG bordo et RDG di IKO IKI et eventualmente FNJ/./Prevedere eventuale ammarraggio Vigna di Valle/./Col.Del Monte "
-Alle ore I4,35 viene ordinato al C.C.R.S. di Elmas di stare in ascolto sulla

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778017

Ispettorato Telecomunicazioni

R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'AFCS

F/lt Reid

R O M A

Prot. 1277/Cle

OGGETTO: Relazione sulle operazioni di ricerca velivolo quadrimotore B I7 svolte nei giorni 2 e 3 novembre lungo la rotta Napoli(Capodichino)-Marsiglia sino alle acque Territoriali francesi(Corsica).-

Il giorno 2 novembre c.a. alle ore I3,oo questo C.C.R.S. viene messo in allarme dalla ABO Ciampino per un velivolo B I7 partito alle ore 24,oo del 3I ottobre da Capodichino diretto a Marsiglia (rotta diretta):-

-alle ore I3,o3 richieste all'ABO Ciampino notizie più particolareggiate:risponde che sono stati interpellati tutti gli aeroporti probabili di arrivo con esito negativo,ha inoltre la certezza che il velivolo é precipitato e comunica altresì che ha fatto ricerche aeree con un B I7 ed in seguito darà notizie,se le avrà,dell'ora probabile di caduta.

-alle ore I3,Io é stato dato allarme all'Idrobase di Vigna di Valle ed al CCRS di Milano per l'Idrobase di La Spezia(Cadimare).

-ore I3,32 ABO comunica che partiranno dall'Aeroporto di Ciampino un velivolo B I7 ed un C 47 per ricerche lungo la rotta.

-ore I4,Io e I4,I5 venivano trasmessi i seguenti ordini di operazione all'84° Idrogruppo di Vigna di Valle e C.C.R.S. di Milano:

"07I3/R.V. Aerosoccorso Rma/./ Disporre che velivolo ASRO decolli subito per effettuare ricerca lungo la rotta Capodichino-Stagno di Diana(Corsica)42°09'N 09°34'E per velivolo B I7 quadrimotore scomparso lungo rotta Napoli-Marsiglia nella notte del 3I/IO/46 et I/II/46././Ricerche dovranno arrestarsi limite acque Territoriali francesi.Ricerche vengono anche effettuate da due velivoli americani, B I7 et C 47 e da CantZ 506 di IM/./Collegamento RT 6500 Kc/s/./Caso avvistamento controllare posizione con RDG di Bordo et RDG IKO et IKI/./ f.to Colonnello Del Monte "

"07I4/RV Aerosoccorso Roma/./Disporre che velivolo di La Spezia decolli subito per ricerche lungo rotta da Stagno di Diana(Corsica)42°09'N09°34'E at Napoli per velivolo B I7 quadrimotore scomparso notte 3I/IO et I/II lungo rotta Capodichino-Marsiglia/./Ricerche avranno inizio limite acque territoriali francesi/./Si segnalano in zona un velivolo B I7 et un C 47-un CantZ506 nominativo ASRO/./Posizione eventuale avvistamento sarà; controllata da RDG bordo et RDG di IKO IKI et eventualmente FNJ/./Prevedere eventuale ammarraggio Vigna di Valle/./Col.Del Monte "

-Alle ore I4,35 viene ordinato al C.C.R.S. di Elmas di stare in ascolto sulla frequenza 6500 Kc/s per ricerche in corso di un velivolo B I7 da parte del CantZ 506 nominativi ASRO e ASRLI.

-alle ore I4,35 viene comunicata la partenza dell'idrovolante ASRO di Vigna di Valle -Capo equipaggio Cap.Pilota COLABUCCI.

-alle ore I4,45 viene emesso da questo Centro Soccorso il seguente Radiogramma SVH diretto JATG Marsiglia:

"07I5 RV SVH/./In questo momento partiti per ricerca B I7 nominativo 9338 i

°/°

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

2394

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

2)
seguenti apparecchi Cant.Z 506 ASRO di Vigna di Valle e Cant.Z 506 ASRLI di La Spezia/./ B I7-3707 C. 8586 C47-0722 dalla Base Americana di Ciampino/./f.to Col.Del Monte 2I345/Z-

-alle ore I5,06 viene comunicata la partenza del Cant.Z 506 ARSLI da La Spezia.

-alle ore I4,55 viene trasmesso al CantZ ASRO in volo la seguente nota: "2.I4.45 ASRO per assicurare esatta rotta da ricercare utilizzare emissione radiofaro NS Kc/s 350 rilevamenti RDG da ILD e FNJ/./CantZ 506 di Cadimare ha= bet nominativo ASRLI.

-alle ore I5,30 viene comunicato agli aerei in volo ASRO e ASRLI il nominativo del Radiofaro di Capodichino NS e la frequenza di Kc/s 270-inoltre che detto Radiofaro NS impiega anche la frequenza di Kc/s350.

-alle ore I5,45 si trasmette a ASRO a ASRLI le seguenti note: "2I535 Aerosoccorso Roma/./Segnalasi tramonto a ILW ore I7,05/./Tenete conto ta= le ora per fine ricerche per dirigere su ILW/./ Colonnello Del Monte "

-alle ore I5,58 ASRO dà la posizione 3 miglia S.SE Isola Montecristo Rotta vera III°-Ces erò ricerche sul punto I5 miglia Sud Ostia.Bollettino meteorolo= gico cielo sereno visibilità 40 Km. mare forza I vento IO Km da N.W.

-alle ore I6,0I ASRLI dà la sua posizione delle I5,5o QTH Stagno di Diana.

-I6,o2 si segnala ad ASRO che alle I5,58 si trovava spostato di 40 mg troppo a Nord rispetto alla rotta da esperare.

-alle ore I6,II ASRLI dà la posizione 4I°43'N II°E dove é costretto interrompere ricerche per dirigersi a ILW.

-alle ore I6,I5 si segnala ai velivoli ASRO e ASRLI che il radiofaro N S impiega la frequenza di 350 Kc/s e Kc/s 270.

-alle ore I6,3o si trasmette allo Stato Maggiore della Marina Militare il seguen= te SVH: "SVH 07I6/RV Aerosoccorso Roma/./Segnalesi che da ore 24,oo del 3I ottobre man= cano notizie B I7 americano nominativo 9338 partito da Capodichino per Marsiglie at ore 24,oo/./Velivolo est ritenuto precipitato in mare/./Pregherebbesi avver= tire navi percorrendo zona Tirreno interessata per eventuale salvataggio nau= fraghi et avvistamento resti velivolo/./Col.Del Monte/ "

-ore I6,35 é stato avvertito il S.Capo di Stato Maggiore A.M. Col.Romondino cir= ca l'esito delle ricerche per ora negative.

-ore I6,42 il velivolo ASRLI precisa che posizione data alle ore I6,II di 4I°43'N et II°E deve intendersi delle ore I6,35.

-ore I6,54 ASRO da la sua posizione delle I6,54 che é Ostia.

-ore I6,55 questo C.C.R.S. ordina all'ufficiale di servizio alla sala operazio= ni dell'84° Idrogruppo di Vigna di Valle,Tenente Caputo,di fare rifornimento completo,in serata,dei due Idro CantZ ASRO e ASRLI per essere pronti alle prd= me luci dell'alba del 3 ottobre per continuazione ricerche.

-ore I6,59 ASRLI chiude stazione perché si accinge all'ammarraggio che avviene alla ore I7,oo.

-ore I7,o2 ASRO chiude stazione perché si accinge all'ammarraggio che avviene alle ore I7,o5.

-ore I7,I5 La Base Americana di Ciampino comunica il prossimo rientro dei veli= voli partiti per le ricerche del B I7-
Questo C.C.R.S. comunica il rientro dei propri velivoli.

-ore I7,45 Il Comandante del Servizio Ricerche e Soccorso comunica telefonica= mente con gli osservatori dei velivoli ASRO et ASRLI per avere precisazioni cir= ca la missione di ricerche del B I7.
Osservatore Ten.di Vascello Metallo Cant.Z 506 ASRO-Rastrellato da Ostia rotta Sud sino incrocio rotta B I7-rastrellato da per una larghezza di I5 mg su rotta S. no a 30 miglia marinedalla Corsica e cioé 4I°27'N I°I2'E a 4I°58'NIO°I2'E.Av=

o/o

1430

3)
visto velivolo terrestre in volo con carrello fisso alle ore I6,Io su rotta N.W. posizione 4I°55'N II°20'E-Esito delle ricerche negativo.
Velivolo cant.Z 506ASRLI osservatore Ten.di vascello Taveni-giunto allo Stagno di Diana(Corsica)acque territoriali francesi,messosi in rotta II5° ha rastrellato per 72 mg. marine sulla rotta del B I7 e precisamente sino alla posizione 4I°43'N II°E.Nessun avvistamento.A Civitavecchia ha avvistato alle ore I6,50 un velivolo bimotore diretto a Roma.
-ore I8,I5 Marina Militare comunica di aver diffuso il seguente avviso ai naviganti:
"aereo americano ritenuto precipitato mare su rotta tra Napoli-Marsiglia/./ Caso avvistamento sia dato immediata comunicazione specificando posizione.
-ore I8,IIinviato all'A B O il seguente fonogramma SVH:"Emergency O7I7/RV CCRS Roma/./Segnalasi che velivolo ASRO partito da Vigna di Valle at ore I4,45 ha rastrellato rotta Capodichino-Marsiglia da punto 4I°27'N I2°I2'E sino 4I°58'N I0°I2'E/./Ricerche effettuate per I5 mg. a cavallo direttrice rotta/./Vento in zona media Km I5 da N W /./ASRO ha veduto ore I6,50 un velivolo terrestre in volo con carrello diretto NW in posizione approsimata 4I°55'N II°20'E/./Velivolo ASRLI partito da La Spezia ore I5,06 ha effettuato esplorazione lungo rotta Capodichino-Marsiglia dalla costa della Corsica sino al punto 4I°43'N II°E/. Vicinanze Civitavecchia avvistato bimotore in volo at ore I6,5o diretto a ROMA/./Esito ricerche negativo/./Domani 3 novembre saranno continuate ricerche completamente esplorazione zona/./Segnalasi aver interessato Marina Militare Italiana per avviso at navi attraversanti zona ricerche/./La Marina Militare Italiana ha già lanciato l'avviso ai naviganti."Col.Del Monte.

GIORNO 3 NOVEMBRE I946

-Alle ore 02,3o é pervenuto da Orly (Parigi) la richiesta notizie del velivolo B I7 Army 9338 URHAN nel quale si rileva che l'aereo é partito da Capodichino il giorno 3I ottobre alle ore 23,48Z cioé alle ore oo,48' del I° novembre.
-Ore 07,05 In riferimento al telegramma succitato questo Centro Ricerca e Soccorso inviava a C.4 Orly il seguente telegramma:
"0720/RV-3/II Immediate-Avvisato JATG Marsiglia con telegramma 07I5/RV/./Ieri 3 aerei americani e due aerei italiani hanno esplorato la rotta del B I7-9338/ Oggi le ricerche continueranno/./Nessuna notizia B I7 9338/./Col.Del Monte-
-ore 07,o5Sono stati trasmessi all'84° Idrogruppo Vigna di Valle i seguenti ordini di operazione per i velivoli ASRO e ASRLI:
"072I/RV-Aerosoccorso Roma/./ Velivolo ASRO decolli subito per continuare ricerche B I7/./Sarà esplorata zona compresa tra punto 4I°27'N et I2°I2'E et la Patria effettuando rastrello largo I5/20 miglia a cavallo detta rotta/./ Giunto posizione ef ettuare controllo con RDG di bordo/./At ore intere sarà mantenuta posizione da RDG fissi et at 0,30' sarà ottenuta posizione con RDG bordo Segnalare IKO posizione ottenuta/./Col.Del Monte-
"0722/RV-Aerosoccorso Roma/./Velivolo ASRLI decolli subito per continuare ricerche B I7/./Velivolo dovrà iniziare ricerche da posizione 4I°27'NI2°I2'E rastrellando zona tra detto punto sino limite acque territoriali Corsica presso Stagno di Diana/./Raggiunta posizione 4I°27'N et I2°I2'E effettuare controllo con RDG bordo/./At ore intere sarà ottenuta posizione da RDG fissi et at

2395
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

-ore I8,I5 Marina Militare comunica di aver diffuso il seguente avviso ai navi=
ganti:
"aereo americanò ritenuto precipitato mare su rotta tra Napoli-Marsiglia/./
Caso avvistamento sia dato immediata comunicazione specificando posizione.
-ore I8,IIinviato all'A B C il seguente fonogramma SVH:"Emergency C7I7/RV CCRS
Roma/./Segnalasi che velivolo ASRO partito da Vigna di Valle at ore I4,45 ha
rastrellato rotta Capodichino-Marsiglia da punto 4I°27'N I2°I2'E sino 4I°58'N
I0°I2'E/./Ricerchd effettuate per I5 mg. a cavallo direttrice rotta/./Vento in
zona media Km I5 da N W /./ASRO ha veduto ore I6,50 un velivolo terrestre in
volo con carrello diretto NW in posizione approsimata 4I°55'N II°20'E/./Veli=
volo ASRLI partito da La Spezia ore I5,06 ha effettuato esplorazione lungo rot
ta Capodichino-Marsiglia dalla costa della Corsica sino al punto 4I°43'N II°E/.
Vicénanze Civitavecchia avvistato bimotore in volo at ore I6,3o diretto a RO=
MA/./Esito ricerche negativo/./Domani 3 novembre saranno continuate ricerche
completamente esplorazione zona/./Segnalásiáver interessato Marina Militare
Italiana per avviso at navi attraversanti zona ricerche/./La Marina Militare
Italiana ha già lanciato l'avviso ai naviganti."Col.Del Monte.

GIORNO 3 NOVEMBRE I946

-Alle ore 02,3o é pervenuto da Orly (Parigi) la richiesta notizie del velivo=
volo B I7 Army 9338 URHAN nel quale si rileva che l'aereo é partito da Capodi=
chino il giorno 3I ottobre alle ore 23,48Z cioé alle ore oo,48' del I° novem=
bre.
-Ore 07,05 In riferimento al telegramma succitato questo Centro Ricerca e Soc=
corso inviava a C.4 Orly il seguente telegramma:
"0720/RV-3/II Immediate-Avvisato JATC Marsiglia con telegramma 07I5/RV/./Ieri
3 aerei americani e due aerei italiani hanno esplorato la rotta del B I7-9338/
Oggi le ricerche continueranno/./Nessuna notizia B I7 9338/./Col.Del Monte-
-ore 07,05Sono stati trasmessi all'84° Idrogruppo Vigna di Valle i seguenti or
dini di operazione per i velivoli ASRO e ASRLI:
"072I/RV-Aerosoccorso Roma/./ Velivolo ASRO decolli subito per continuare ri=
cerche B I7/./Sarà esplorata zona compresa tra punto 4I°27'N et I2°I2'E et la
Patria effettuando rastrello largo I5/20 miglia a cavallo detta rotta/./ Giun=
gendo posizione effettuare controllo con RDG di bordo/./At ore intere sarà ot
tenuta posizione da RDG fissi et at 0,30' sarà ottenuta posizione con RDG bor
Segnalare IKO posizione ottenuta/./Col.Del Monte-
"0722/RV-Aerosoccorso Roma/./Velivolo ASRLI decolli subito per continuare ri=
cerche B I7/./Velivolo dovrà iniziare ricerche da posiizione 4I°27'NI2°I2'E
rastrellando zona tra detto punto sino limite acque territoriali Corsica pres=
si Stagno di Diana/./Raggiunta posizione 4I°27'N et I2°I2'E effettuare control
lo con RDG bordo/./At ore intere sarà ottenuta posizione da RDG fissi et at
0,30' sarà ottenuta posizione con RDG bordo/./Segnalare IKO posizione ottenu=
ta/./Fine ricerche zona Stagno di Diana velivolo rientrerà base Cadimare (La
Spezia)/./Col.Del Monte-"
-alle ore 07,43 é stata inviata allo Stato Maggiore della Marina Militare il
seguente telegramma:
"SVH 0724/RV-Aerosoccorso Roma/./Pregasi richiedere at semaforo Circeo se tr
ore 24,00 del 3I/I0 et 6re 02,oo dell'I/II est stato udito rumore di velivol

23961
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

4)
transitante in zona/. ol.Del Monte-Tel.47I554"
-alle ore 07,45 Vigna di Valle comunicava che l'idro ASRO aveva decollato alle ore 07,45-
-Alle ore 07,50 Vigna di Valle comunicava che l'idro ASRO aveva decollato alle ore 07,50-
-Alle ore 08,03 ASRLI dava la sua posizione:4I°47'NI2°I2'E et iniziava ricerche con rotta 295°-
-alle ore 08,I5 veniva informato il CCRS Milano dell'avvenuta partenza dell'ASRLI e chè alla fine delle ricerche avrebbe ammarrato a Cadimare.
-alle ore 08,I9 ASRO dava la sua po-sizione:4I°27'N I2°I2'E-
-Alle ore 08,20 veniva chiesto a Cagliari col servizio I6 di fare ascolto sulla frequenza di Kc/s 6500-
-alle ore 08,26 ASRO dava il seguante bollettino:
"Cielo sereno-Lieve foschia-Visibilità 30 K.m-Mare forza 2-Vento da NW 25kmh-"
-alle ore 0830 ASRO dava rilevamento di KV(radiofaro di Cagliari)I26° e CM(Ciampino)2I2° e la rotta vera II2°;posizione risultante 7 Km.E di Monte Circeo-
-alle ore 08,40 ASRLI dava la sua posizione delle ore 08,33:4I°48'NIO°52'E-Vento da N velocità I5 kmh;Cielo copertura 7/IO-Visibilità IO Km-Mare leggermente mosso.
-alle ore 08,52 ASRLI non aveva accertata la sua posizione con RDG bordo alle ore 08,30 come gli era stato ordinato-
-alle ore 09,oo circa ASRLI veniva rilevato da IKO ed ILH(incerto) vicinanze di Roma!!!!perché la nota di emissione era molto forte e sentita da IKO molto ~~forte~~ (operatore di bordo poco capace)-
-alle ore 09,27 ASRO dava IKO occupato con ASRLI -(Kc/s 333)
-alle ore 09,35 ASRLI dava la sua posizione delle ore 09,30:4I°38'N IO°20'E-
-alle ore 09,50 ASRO dava la sua posizione delle ore 09,30:Isola Zannone,rotta vera II0°-
-alle ore 09,56 ASRLI passava sulla frequensa di Kc/s 333-
-alle ore IO,06 ASRLI veniva rilevato da IKO 206° e da ILD 280°,posizione 4I°08 N I2°07'E-
-alle ore IO,IO ASRLI dava la sua posizione delle ore IO,03:4I°04'NII°56'E-
-alle ore IO,ASRO non rispondeva alle chiamate di IKO dalle ore 09,50 perché la stazione R.T. di bordo non andava bene-
-alle ore IO,53ASRLI dava la sua posizione delle ore IO,50:4I°43'NIO°24'E-
-alle ore II,02 ASRLI comunicava che alle ore ore II,oo aveva finito le ricerche della zona assegnatagli,e che dirigeva per la Spezia-
-alle ore II,o8 questo Centro avvertiva il CCRS Milano che l'ASRLI passava sotto il suo controllo-
-alle ore II,I2 RDG Napoli comunicava di non aver mai sentito il velivolo ASRO sulla frequenza di Kc/s 333-
-Alle ore II,I3 Vigna di Valle comunicava che ASRO alle ore IO,50 aveva ammarrato per corto circuito a bordo,dopo aver esplorato la zona assegnatogli-Inoltre comunicava che la zona assegnata per le ricerche B I7 era molto coperta di velieri-
-alle ore II,45 veniva inviato il seguente telegramma all'American Base Operations:"0726/RV-CCRS Roma/./ Segnalasi che oggi 3/II velivolo ASRO esplorata fascia 20 miglia tra Lago Patria et posizione 4I°27'NI2°I2'E/./Esito ricerche negativ
In zona avvistati molti velieri/./Velivolo ASRLI esplorata fascia 20 miglia tra
[illegible] posizione 4I°43'NIO°24'E/./Esito ricerche negati=

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

con rotta 295°-
-alle ore 08,I5 veniva informato il CCRS Milano dell'avvenuta partenza dell'ASR LI e chè alla fine delle ricerche avrebbe ammarrato a Cadimare.
-alle ore 08,I9 ASRO dava la sua po-sizione:4I°27'N I2°I2'E-
-Alle ore 08,20 veniva chiesto a Cagliari col servizio I6 di fare ascolto sulla frequenza di Kc/s 6500-
-alle ore 08,26 ASRO dava il seguante bollettino:
"Cielo sereno-Lieve foschia-Visibilità 30 K.m-Mare forza 2-Vento da NW 25kmh-"
-alle ore 0830 ASRO dava rilevamento di KV(radiofaro di Cagliari)I26° e CM(Ciampino)2I2° e la rotta vera II2°;posizione risultante 7 Km.E di Monte Circeo-
-alle ore 08,40 ASRLI dava la sua posizione delle ore 08,33:4I°48'NIO°52'E-Vento da N velocità I5 kmh;Cielo copertura 7/IO-Visibilità IO Km-Mare leggermente mosso.
-alle ore 08,52 ASRLI non aveva accertata la sua posizione con RDG bordo alle ore 08,30 come gli era stato ordinato-
-alle ore 09,oo circa ASRLI veniva rilevato da IKO ed ILH(incerto) vicinanze di Roma!!!!perché la nota di emissione era molto forte e sentita da IKO ~~forte~~ chiarissima (operatore di bordo poco capace)- (Kc/s 333)
-alle ore 09,27 ASRO dava IKO occupato con ASRLI -
-alle ore 09,35 ASRLI dava la sua posizione delle ore 09,30:4I°38'N IO°20'E-
-alle ore 09,50 ASRO dava la sua posizione delle ore 09,30:Isola Zannone,rotta vera II0°-
-alle ore 09,56 ASRLI passava sulla frequensa di Kc/s 333-
-alle ore I0,06 ASRLI veniva rilevato da IKO 206° e da ILD 280°,posizione 4I°08 N I2°07'E-
-alle ore I0,I0 ASRLI dava la sua posizione delle ore I0,03:4I°04'NII°56'E-
-alle ore IO,ASRO non rispondeva alle chiamate di IKO dalle ore 09,50 perché la stazione R.T. di bordo non andava bene-
-alle ore I0,53ASRLI dava la sua posizione delle ore I0,50:4I°43'NIO°24'E-
-alle ore II,02 ASRLI comunicava che alle ore ore II,oo aveva finito le ricerche della zona assegnatagli,e che dirigeva xxx per La Spezia-
-alle ore II,o3 questo Centro avvertiva il CCRS Milano che l'ASRLI passava sotto il suo controllo-
-alle ore II,I2 RDG Napoli comunicava di non aver mai sentito il velivolo ASRO sulla frequenza di Kc/s 333-
-Alle ore II,I3 Vigna di Valle comunicava che ASRO alle ore I0,50 aveva ammarrava per corto circuito a bordo,dopo aver esplorato la zona assegnatogli-Inoltre comunicava che la zona assegnata per le ricerche B I7 era molto coperta di velieri-
-alle ore II,45 veniva inviato il seguente telegramma all'American Base Operations:"0726/RV-CCRS Roma/./ Segnalasi che oggi 3/II velivolo ASRO esplorata fascia 20 miglia tra Lago Patria et posizione 4I°27'NI2°I2'E/./Esito ricerche negativo In zona avvistati molti velieri/./Velivolo ASRLI esplorata fascia 20 miglia tra posizione 4I°27'N I2°I2'E et posizione 4I°43'NIO°24'E/./Esito ricerche negativo/./Col del Monte-"
Alle ore I2,05 ASRLI ammarrava a Cadimare-
Alle ore I9,00 l'Ufficiale Superiore di servizio allo S.M. della Marina M. comunicava:"Semaforo Monte Circeo non habet (dico non)percepito rumore di aere

1028

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

2 3 4 9

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

O S S E R V A Z I O N I: I Capi Equipaggio dei due velivoli non si sono attenuti scrupolosamente agli ordini impartiti dallo Scrivente negli ordini operativi, nei riguardi delle ore stabilite per gli appuntamenti radiogoniometrici, e non si è potuto così avere, nelle ore prestabilite i rilevamenti richiesti dai Rdg fissi e da quelli di bordo.
Su queste manchevolezze si è sempre insistito, sia durante le esercitazioni di soccorso sia in quelle di missioni reali, senza ottenere alcun risultato.
Pertanto, data l'importanza e la delicatezza della questione, si provvederà, per l'avvenire, a proporre le sanzioni disciplinari gli inadempienti.

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

1027

4A
(E)

From : Research & Rescue Service, Centocelle.

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

Date : 2nd November, 1946.

Ref. : 1252/01.

2211 57
AIR FORCES SUB-COMMISSION ALLIED

Research for motorboats adrift in the Tyrrhenian Sea, 29/30 & 31 of October.

Report on the Operation.

29/10/1946.

At 10,35 on the 29th October, from a communication received from the Under Chief of General Staff for the I.A.F., it was learned that motorboats caught by the storm which hit Cagliari on the 26th, were adrift in the Tyrrhenian Sea, and that the Mercantile Navy was requesting the help of the Research & Rescue Service. Contacting this Department (teleg. 67113) it was learned that:

"Out of 6 motorboats which left Palermo for Cagliari on the 27th October, 1946 only one N.136 reached Cagliari and reported that owing to the snapping of the towing cable, two were left adrift at 38 55 N - 12 05 E and 39 55 N - 11 10 E. Drift approse 3 miles towards NNW. No news from the other 3 motorboats with civilian crew which are a danger to the navigation".

Since the Cant Z 506 37 ZU had taken off at 10,10 on radio liaison and R.D.F. exercises, it was ordered at 10,47hrs to go to the position 39 55 N - 11 10 E to search for a motorboat. Moreover the training call sign was changed into the operational ASRO. At 10,44 the C.C.R.S. Elmas had already been ordered to send a rescue aircraft to search at 38 55 N - 12 05 E. At 10,54 ASRO & C.C.R.S. Elmas were informed that the wind on the 28/10 in the searched area had blown from W and then from NW with a 10-15 Kms speed. Considering that at 11,19 the C.C.R.S. Elmas after contacting the Naval Command at Cagliari and the Commander of motorboat which had arrived at Cagliari communicated that these had advised to search the area limited by the 10 30 & 12 00 E Meridians and by the 39 20 & 40 30 N Parallels. At 11,20 it was answered to search the given area bearing in mind instructions contained in allarm message of 10,44. At 12,00 the Cant Z 506 ASRU3 took off from Elmas. After the first moment of febrile activity to set in motion the elements of the Rescue Service, the area to be searched by ASRO was delimited by the meridians 11 20 E and 11 40 E and the parallels 40 00 and 40 20 N. This (ASRO) signalled the sighting of a motorboat and at 12,52 sent the message: "12,45hrs QTH 39 50 N & 11 38 E British motorboat sighted route N, maneuvres with difficulties, once clarified the point that British referred to the type of motorboat and not to its flag, the sighting was communicated to the liaison I.A.F. Officer at the Aviation Office of the Navy General Staff, who had already communicated the callsigns of the two Units from the Navy which were to reach the area searched on the afternoon or the following morning.

At 12,50 it was learned from the Aviation Office of the Navy G.S. that the motorboat 137 had arrived at its destination.

At 13,06 ASRO asked for its bearings to Rome and Cagliari RDF: 39 39 N - 12 53 E. The difference between this position and the one signalled by the aircraft at 12,45 was [illegible] that the bearings taken were beyond the useful reach of the RDF

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 780017

Research for motorboats adrift in the Tyrrhenian Sea, 29/30 & 31 of October.

Report on the Operation.

29/10/1946.

At 10,35 on the 29th October, from a communication received from the Under Chief of General Staff for the I.A.F., it was learned that motorboats caught by the storm which hit Cagliari on the 26th, were adrift in the Tyrrhenian Sea, and that the Mercantile Navy was requesting the help of the Research & Rescue Service. Contacting this Department (teleg. 67113) it was learned that:

"Out of 6 motorboats which left Palermo for Cagliari on the 27th October, 1946 only one N.136 reached Cagliari and reported that owing to the snapping of the towing cable, two were left adrift at 38 55 N - 12 05 E and 39 55 N - 11 10 E. Drift approse 3 miles towards NNW. No news from the other 3 motorboats with civilian crew which are a danger to the navigation".

Since the Cant Z 506 37 ZU had taken off at 10,10 on radio liaison and R.D.F. exercises, it was ordered at 10,47hrs to go to the position 39 55 N - 11 10 E to search for a motorcoat. Moreover the training call sign was changed into the operational ASRO. At 10,44 the C.C.R.S. Elmas had already been ordered to send a rescue aircraft to search at 38 55 N - 12 05 E. At 10,54 ASRO & C.C.R.S. Elmas were informed that the wind on the 28/10 in the searched area had blown from W and then from NW with a 10-15 Kms speed. Considering that at 11,19 the C.C.R.S. Elmas after contacting the Naval Command at Cagliari and the Commander of motorboat which had arrived at Cagliari communicated that these had advised to search the area limited by the 10 30 & 12 00 E Meridians and by the 39 20 & 40 30 N Parallels. At 11,20 it was answered to search the given area bearing in mind instructions contained in allarm message of 10,44. At 12,00 the Cant Z 506 ASRU3 took off from Elmas. After the first moment of febrile activity to set in motion the elements of the Rescue Service, the area to be searched by ASRO was delimited by the meridians 11 20 E and 11 40 E and the parallels 40 00 and 40 20 N. This (ASRO) signalled the sighting of a motorboat and at 12,52 sent the message: "12,45hrs GPH 39 50 N & 11 38 E British motorboat sighted route N, maneuvres with difficulties, once clarified the point that British referred to the type of motorboat and not to its flag, the sighting was communicated to the liaison I.A.F. Officer at the Aviation Office of the Navy General Staff, who had already communicated the callsigns of the two Units from the Navy which were to reach the area searched on the afternoon or the following morning.

At 12,50 it was learned from the Aviation Office of the Navy G.S. that the motorboat 137 had arrived at its destination.

At 13,06 ASRO asked for its bearings to Rome and Cagliari RDF: 39 39 N - 12 53 E. The difference between this position and the one signalled by the aircraft at 12,45 was noticed, and seeing that the bearings taken were beyond the useful reach of the RDF stations and as such were doubtful owing to the weakness of the signals received, the information was considered but more weight attached to bearings given as accurate by the aircraft, which, as was known, had aboard an observer from the Navy.

At 13,10 message from ASRU3 to C.C.R.S. Elmas intercepted. "Sighted motorbarge LCT 325 at 5 miles East Cape Comino, navigating N - ASRU3". At 13,15 the sighting made by ASRO was signalled to C.C.R.S. Elmas to be communicated to Marisardegna. At the same time ASRO reported its coming back. It was not possible to keep the aircraft longer in the area, nor send a substitute as at Vigna di Valle and Elmas there were no rescue aircraft available. The Baltimores on duty at Urbe airfield could not be used owing to the distance at which the area to be searched was and owing to the fact that the ship "Animoso" was not due to arrive in the area until about 17,00hrs or sunset. At 13,22 retransmitted by C.C.R.S. Elmas a communication from Cagliari Navy was received: "Callsigns of motorbarges adrift two /./ LCT 300 - YC 3016 - 138 - At 13,29 C.C.R.S. Elmas on b[illegible]

1/.

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

of Cagliari Navy reported: 12,5ohrs third motorbarge sighted from Cape Carbonara going towards Cagliari /./ Motorbarges were three towing three more /./ Two motorbarges arrived Cagliari on the 27 & 28 /./ Third is making for Cagliari /./ All three have abandonned their tows /./ and then, the communication "13,25hrs motorbarge LCT 325 is not amongst those being searched for" - as a result, the sighting reported by ASRU3 at 13,10 lost its importance.

At 13,39 during a period of calm the bearings of ASRO at 13,06 was reconsidered and it was ordered to check its position with its own R.D. goniometres. Asked again at 13,53 it reported that it was late as its receives set was out of order and at 13,58 it gave its bearings on Cagliari and Pomigliano as 34 N - 11 55 E. This position, altough the mouvements of the aircraft after the 12,45hrs sighting were not known, and considering that were doubtful as to the efficiency of the ground R.D.F. used, these bearings confirmed the belief in the reliability of the bearings as given by the aircraft as compared to those given by the ground R.D.F. apparatus.

At 14,05 ASRO reported its E.T.A. at Vigna di Valle as 14,20, its A.T.A. was 14,25. Its box informed was instructed to refuel the aircraft at once so as to allow its being made use of later in the evening or early next morning.

At 15,48 the C.C.R.S. Elmas reported a telegram from Cagliari Navy: 0393/SVH motorbarge LCT 356 arrived at Cagliari to-day reporting having left 1S8 towed with 2 men aboard on the 26 at 15,00 at 38 38 N - 11 35 E and having lost sight in the same area at 03,00 on the 27th /./ At 15,53 a message from C.C.R.S. Cagliari was received: 0309/RV with communication of request from Marisardegna to Cagliari Aeronautica so that aircraft carry out research flights around point 38 50 N - 12 05 E and towards NW.

Considering that on the 6500 Kc/s had on top of traffic with ASRU3 it was carried out there were no means of following in detail the mouvement of ASRU3 - C.C.R.S. Elmas duty - the exact position of the aircraft was not known.

While the opportunity of moving the aircraft to the new area to be searched was being computed, the ASRU3 alighted at 16,10 at Elmas. At 16,00 upon learning through a telephone conversation with Lt. CARUTO, navigator on board the ASRO, that the motorbarge sighted have the indication LCF8, not being reported by Cagliari Navy at 13,22 and it being hard to mistake it with 1S8, the only one with the number 8, this newe was referred to C.C.R.S. Elmas to be communicated to Marisardegna.

At 17,15 having all the rescue aircraft returned to the base the following message was communicated to C.C.R.S. Elmas to be communicated to Marisardegna: CDO681/RV Airrescue Rome /./ referring 0308 & 0309 it is necessary to know if motorbarge LCF8 sighted at 39 50 N - 11 38 E with men aboard is amongst motorbarges searched for /./ In order to resume research on the 30th it is necessary to know at 05,30, results of research as carried out by ships "Animoso" & "Ardimentoso" /./ C.C.R.S. to make local arrangements with Marisardegna and transmits news to C.C.R.S. Rome on service II-III /./ Col. Del Monte.

At 18,15 the following message from C.C.R.S. was received: 0318/RV. Air Rescue Elmas /./ Reference your 0681/RV this date, report that motorbarge LCF8 sighted at 39 50 N 11 38 E with men aboard, is one of motorbarges searched for /./ Callsign 1S8 as transmitted per 0308/RV was wrong and must read LCF8 /./ Made arrangements with Cagliari Navy and will send as soon as possible results of research carried out by "Animoso" & "Ardimentoso" /./ Capt. PIGOHER.

30th October, 1946.

The SVH telegram sent by C.C.R.S. Elmas at 21,35 was received at 03,00hrs. 0316/RV. We communicate for information datas given by Marina Cagliari, regarding motorbarge airift. LCT 300 broke towing cable on the 27th at about 17,00hrs in position 39 55 N - 11 10 E. Crew rescued by the towing vessel. LC 3016 broke loose on the 26th at 12,00 in position 38 50 N - 12 05 E. Crew rescued by the towing vessel. LCF 8 broke loose on the 26th at 17,00hrs in position 38 38 N - 11 35 E. Unable to state whether towing

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 789017

the movements of the aircraft after the 12,45hrs sighting were not known, and considering that were doubtful as to the efficiency of the ground R.D.F. used, these bearings confirmed the belief in the reliability of the bearings as given by the aircraft as compared to those given by the ground R.D.F. apperatus.

At 14,05 ASRO reported its E.T.A. at Vigna di Valle as 14,20, its A.T.A. was 14,25. Its ooc informed was instructed to refuel the aircraft at once so as to allow its being made use of later in the evening or early next morning.

At 15,48 the C.C.R.S. Elmas reported a telegram from Cagliari Navy: 0393/SVH motorbarge LCF 356 arrived at Cagliari to-day reporting having left 1S8 towed with 2 men aboard on the 26 at 15,00 at 38 38 N - 11 35 E and having lost sight in the same area at 03,00 on the 27th /./ At 15,53 a message from C.C.R.S. Cagliari was received: 0309/RV with communication of request from Marisardegna to Cagliari Aeronautica so that aircraft carry out research flights around point 38 50 N - 12 05 E and towards NW.

Considering that on the 6500 Kc/s had on top of traffic with ASRO3 it was carried out there were no means of following in detail the mouvement of ASRO3 - C.C.R.S. Elmas duty - the exact position of the aircraft was not known.

While the opportunity of moving the aircraft to the new area to be searched was being computed, the ASRO3 alighted at 16,10 at Elmas. At 16,30 upon learning through a telephone conversation with Lt. CARUTO, navigator on board the ASRO, that the motorbarge sighted have the indication LCF8, not being reported by Cagliari Navy at 15,22 and it being hard to mistake it with LC8, the only one with the number 8, this news was referred to C.C.R.S. Elmas to be communicated to Marisardegna.

At 17,15 having all the rescue aircraft returned to the base the following message was communicated to C.C.R.S. Elmas to be communicated to Marisardegna: (DDO681/RV Airrescue Rome /./ referring 0308 & 0309 it is necessary to know if motorbarge LCF8 sighted at 39 50 N - 11 58 E with men aboard is amongst motorbarges searched for /./ In order to resume research on the 30th it is necessary to know at 05,30, results of research as carried out by ships "Animoso" & "Ardimentoso" /./ C.C.R.S. to make local arrangements with Marisardegna and transmits news to C.C.R.S. Rome on service II-III /./ Col. Del Monte.

At 18,15 the following message from C.C.R.S. was received: 0313/RV. Air Rescue Elmas /./ Reference your 0681/RV this date, report that motorbarge LCF8 sighted at 39 50 N 11 38 E with men aboard, is one of motorbarges searched for /./ Callsign LC8 as transmitted per 0308/RV was wrong and must read LCF8 /./ Made arrangements with Cagliari Navy and will send as soon as possible results of research carried out by "Animoso" & "Ardimentoso" /./ Gagr. FLOCHER.

30th October, 1946.

The SVH telegram sent by C.C.R.S. Elmas at 21,35 was received at 03,00hrs. 0316/RV. We communicate for information datas given by Marina Cagliari, regarding motorbarge adrift. LCF 300 broke towing cable on the 27th at about 17,00hrs in position 39 55 N - 11 10 E. Crew rescued by the towing vessel. LC 3016 broke loose on the 26th at 12,00 in position 38 50 N - 12 05 E. Crew rescued by the towing vessel. LCF 8 broke loose on the 26th at 17,00hrs in position 38 38 N - 11 35 E. Unable to state whether towing vessel rescued crew because we have no news of the search being carried out by the vessels "Animoso" and "Ardimentoso". C.C.R.S. Elmas.

SVH telegram sent by C.C.R.S. Elmas at 23,35hrs was received at 03,00. 0317/RV. We transmit text of telegram sent by Marisardegna to Marina Cagliari. Please inform Aeronautica if possible to carry out search to-morrow with 2 aircraft one of which should search area included between 11 20 E - 12 10 E flying northwards starting from 38 and 50 N. Second aircraft should search area included between 11 00 E and 11 30 E flying in a northerly direction starting from 39 50 N. If only one aircraft is available the search should be carried out in the second area. We will inform you of the results of the search I being carried out by the Destroyers. (sgd) SOLARI C.C.R.S. Elmas. After having checked the Met. situation at C.C.R.S. Rome the Operation started.

At 07,15hrs the C.C.R.S. Elmas received instructions (0684/RV) to carry out search between position 11 and 11 30 E flying northwards starting from parallel 39 50 N.

At 07,16 signal SVH 0318/RV from C.C.R.S. Elmas was received: " From Cagliari Navy : no communications from Marisardegna upon results of search in course by destroyers.

P.T.O.

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

Research to be considered negative /./ It is considered that the "Animoso" is in the area in which ASRO sighted LCT 8 /./ Awaiting orders /./ Cap. FLOCHER.

Cant Z 506 ASRU3 took off from Elmas at 08,10. At the same time Guidonia Bomber and Transport Command was asked to order its aircraft flying the Rome-Palermo, Rome-Catania, Rome-Cagliari, Rome-Alghero to observe carefully and look out for an Italian LCT adrift. Eventual sightings to be signalled to the C.A.V. Centocelle on service I or III giving the approse position and the markings on the barge. A similar request was made to the Transport Wing Command. At 08,15 seeing that high wind prevented the refuelling of the Cant Z 506 at Vigna di Valle and obliged it to be towed and sheltered at Trevignano, Guidonia Bomber & Transport Command was asked for an SM 82.

At 08,18hrs Rescue, Search and Coordinating Centre at Elmas was informed and the message was intercepted by ASRU3 which stated that ASRU3 on sighting motorbarges it had to contact the Destroyers, whose callsigns were notified.

At 08,45hrs S 82 aircraft 95 AK and 96 AK bound for Sardegna were requested through Channels I & III to keep a look-out for the motorbarges when flying along their course. At 09,10 after having been informed by the Bomber and Transport Wing that, as requested the refuelling of the S 82 was under way, we communicated the SVH 0633/RV Aerosoccorso Rome. Request S 82 take-off to search for motorbarges between meridians 11 20 and 12 10 starting from 38 50 N, flying northwards. The area of search will be divided according to the aircraft's visibility limit. Aircraft will employ callsign ASRP and will maintain contact with IKO on 6500 Kcs /./ Eventually the frequency of 500 Kcs may be used for a WIT link with naval craft already in the searched area. Any other instructions will be communicated to the aircraft in flight /./ Colonel DEL MONTE.

At the same time a message from ASRU3 stating that it had reaches the search area at 09,02hrs.

At 09,40 "Ufficio Aviazione della M.M." was informed of the I.A.f. rescue aircraft situation.

At 09,50 ASRU3 was instructed to report if any destroyers were sighted and to carry out this instruction aircraft reported that destroyer was sighted at 09,16hrs, QTH 39 50 N - 11 40 E. At 10,03hrs, according to the C.C.R.S. Elmas, the ICH station at La Maddalena with the help of the Navy, started to transmit on a frequency of 6500 Kcs, asking ASRU3 directly to extend the search area between the meridians 11 00 E and 11 50 E starting from the parallel 39 40 N. Northwards. With another ICH message, ASRU3 was informed that a listening watch was being kept.

At 10,25 S 82 ASRP takes off from Guidonia. It is worthy of praise the fact that from the moment the request for the aircraft came through to the actual take off, only 2,10hrs elapses and that in the meantime we had to refuel the aircraft for a range of over 7 hrs flying and we had to reduce the new WIT frequencies. The aircraft, 5 minutes after the take off was already in communication with the WIT Station at the Rome C.C.R.S. and was informed to report if any destroyers were sighted.

At 10,46 aircarft S 82-95 AK, which was bound for Sardegna, on searching the coast, reported on Service III that no motorbarges were sighted along the route.

At 11,06 ICH was informed that ASRP took off for No 2 Search Area (see telegram 0517/RV of the C.C.R.S. Elmas which reached the Directorate of the Search and Rescue Service at 09,00 on the 30/10).

At 11,10 Vigna di Valle communicated that ASRO would not be ready to take-off before 13,00hrs.

At 12,28hrs ASRU3 gave QTH 41 00 N - 11 40 E.

At 11,37hrs ASRP gave QTH 40 05 N - 11 47 E. QAH 500 Mts.

At 11,35 ASRU3 reported to C.C.R.S. Elmas that it was returning to base owing to F.L.S. - Landed later at 13,10hrs.

At 12,12 ASRP communicated that it had searched the search area at 12,10 and reported "weather good - Sea calm - poor visibility owing to haze ".

At 12,50 ASRU3 informed C.C.R.S. Elmas QAL 1305.

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

the message was intercepted by ASRU3 which stated that ASRU3 on sighting motorbarges it had to contact the Destroyers, whose callsigns were notified.

At 08,45hrs S 82 aircraft 95 KO and 86 OK bound for Sardegna were requested through Channels I & III to keep a look-out for the motorbarges when flying along their course. At 09,10 after having been informed by the Bomber and Transport Wing that, as requested the refuelling of the S 82 was under way, we communicated the SVH 0688/RV Aerosoccorso Roma. Request S 82 take-off to search for motorbarges between meridians 11 20 and 12 10 starting from 38 50 N, flying northwards. The area of search will be divided according to the aircraft's visibility limit. Aircraft will employ callsign ASRP and will maintain contact with IKO on 6500 Kcs /./ Eventually the frequency of 500 Kcs may be used for a WIT link with naval craft already in the searched area. Any other instructions will be communicated to the aircraft in flight /./ Colonel DEL MONTE.

At the same time a message from ASRU3 stating that it had reaches the search area at 09,02hrs.

At 09,40 "Ufficio Aviazione della M.M." was informed of the I.A.F. rescue aircraft situation.

At 09,50 ASRU3 was instructed to report if any destroyers were sighted and to carry out this instruction aircraft reported that destroyer was sighted at 09,16hrs, QTH 39 50 N - 11 40 E. At 10,08hrs, according to the C.C.R.S. Elmas, the ICH station at La Maddalena with the help of the Navy, started to transmit on a frequency of 6500 Kcs, asking ASRU3 directly to extend the search area between the meridians 11 00 E and 11 50 E starting from the parallel 39 40 N. Northwards. With another ICH message, ASRU3 was informed that a listening watch was being kept.

At 10,25 S 82 ASRP takes off from Guidonia. It is worthy of praise the fact that from the moment the request for the aircraft came through to the actual take off, only 2,10hrs elapses and that in the meantime we had to refuel the aircraft for a range of over 7 hrs flying and we had to reduce the new WIT frequencies. The aircraft, 5 minutes after the take off was already in communication with the WIT Station at the Rome C.C.R.S. and was informed to report if any destroyers were sighted.

At 10,45 aircarft S 82-95 KO, which was bound for Sardegna, on searching the coast, reported on Service III that no motorbarges were sighted along the route.

At 11,06 ICH was informed that ASRP took off for No 2 Search Area (see telegram 0317/RV of the C.C.R.S. Elmas which reached the Directorate of the Search and Rescue Service at 09,00 on the 30/10).

At 11,10 Vigna di Valle communicated that ASRO would not be ready to take-off before 13.00hrs.

At 11,28hrs ASRU3 gave QTH 41 00 N - 11 40 E.

At 11,37hrs ASRP gave QTH 40 05 N - 11 47 E. QAH 500 Mts.

At 11,55 ASRU3 reported to C.C.R.S. Elmas that it was returning to base owing to F.L.E. - Landed later at 13,10hrs.

At 12,12 ASRP communicated that it had searched the search area at 12,10 and reported "weather good - Sea calm - poor visibility owing to haze ".

At 12,50 ASRU3 informed C.C.R.S. Elmas QAL 1305.

At 12,53 ASRP reported 12,40 QTH 11 40 E - 38 53 N. QAH 400 Mts. Sighted Destroyer. This sighting was reported to the Navy Air Office at 13,10hrs. ICH was informed at 13,14.

At 13,05 Vigna di Valle was given the Operational instructions for Cant Z 506 ASRO.

"0690/RV Cant Z 506 to take-off immediately on Rescue Mission in search of motorbarges adrift. Aircraft will proceed to position 39 40 N - 12 00 E, and will carry out search in area included between 11 00 E and 12 00 E starting from aforesaid position and flying in a Northerly direction. To report if Torpedoes are sighted. Col. DEL MONTE".

At 13,35 ASRO took-off from Vigna di Valle. At 13,43 ASRP was requested to check its available limit endurance. At 13,55 ICH was informed of the take-off of ASRO 1021 which was detailed to carry on the search in the area already assigned to ASRU3 and asked

F.T.O.

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

for confirmation, this area having been reported by the Italian Navy. We also requested to know whether the LCF 8 had returned. This request was made because the "Ufficio Aviazione dello Stato Maggiore della M.M." informed us of the probable sighting of a motorbarge by "Animoso".

At 14,30 owing to the fact that the ASRP QTH at 14,25 was 39 50 N - 11 20 E we informed ASRO and ASRP that their respective Search Areas were partially overlapping and requested them to inform us of the eventual sighting. Soon after ASRO gave QTH 39 40 N - 12 00 E as at 14,50 and was starting the search.

At 14,54 we informed ICH of the ASRP position at 14,25hrs and told them that at 16,00 the aircraft would be instructed to return to base.

At 15,02 ICH requested that the search area be shifted to the one included between 12 30 E and 13 30 E - 39 00 and 39 40 N.

At 15,29 the area included in the indicated Meridians and 39 40 N - 39 20 N was assigned to ASRO and requested them to take into account the available petrol limit endurance and the necessity to return to base at 17,00hrs.

At 15,30 ASRP was given the area between Meridians 12 30 E and 13 30 E - 39 40 N and 38 50 N. Furthermore, since the area was shifted to the South we communicated to the aircraft that it had to land at Palermo where sunset would have been at 17,10hrs. At 15,40 "Ufficio Aviazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della M.M." was informed of the change in the search areas.

At 15,40 ASRO was en route for the new area but at 15,53 gave QTH 39 40 N - 12 30 E and was returning to base owing to P.I.B.

At 15,50 ASRP was returning to base owing to P.I.B.

At 16,25 ICH was informed that ASRO could not search the area assigned.

We again requested news of the eventual return of LCF 8 (which ASRO reported on the 29th as 'navigating with difficulty'). We asked whether at 07,00 on the 31st search was to be resumed and we made arrangements for any news which came through during the night.

At 16,40 Palermo Airport was informed of the expected landing of the S 82 aircraft and requested them to provide lodgings for the crew.

At 16,47 "Ufficio Aviazione dell'Ufficio Stato Maggiore della M.M." was informed of the air search results and had news of the rescue of an "Animoso" motorbarge.

At 17,00 after ASRP had informed at 16,44 its ETA at Palermo as 17,05hrs, we asked aircraft to give a report on the area covered. At that time aircraft landed safely. At 17,05 ASRO landed at Vigna di Valle.

Message marked "URGENT" sent at 17,40hrs by Capt. APREA of the ASRP crew stating that the area included between 11 20 E and 12 10 E, 38 50 N and 40 40 N had been searched, was received at 19,45hrs from Palermo. The following sightings were also reported: two small cargo-ships, a passenger-ship (medium tonnage). The second area between the meridians 12 30 - 13 30 E and the parallels 38 50 - 39 40 N was only partly searched. This information was sent at 23,00 to C.C.R.S. Elmas for transmission to Marisardegna.

At 21,15 the following was received from Marisardegna through C.C.R.S. : "OP 1187 /./ Require two aircraft to-morrow morning to carry out search on the area included between 39 00 N - 40 20 N and 11 00 E - 13 30 E and subdivide it in equal parts so as to carry out search for motorbarge LCF 8 adrift, with 2 survivors on board not having yet been found. Destroyers "Ardimentoso" and "Aretusa" are collaborating in the search. If it would be possible for more than two aircraft to be employed the area to be extended towards NW and W /./ (Sgd.) Admiral SOLARI.

At 23,00hrs Elmas was requested to confirm the positions given in the e/m message OP 1187 and in the meantime we ordered ASRO to be ready to take off at 07,00hrs the following day. The amended position 16 30 E - 13 30 E was received at 00,10hrs.

At 23,00hrs we requested Vigna di Valle to have the seaplane ASRO ready to take-off at 06,40 on the 31st. On this occasion we pointed out to Lt. CAPUTO, captain of the ASRO aircraft that the position of the sighting of the LCF 8 on the 29th

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

At 15,29 the area included [illegible] was assigned to ASRO and requested them to take into account the available petrol limit endurance and the necessity to return to base at 17,00hrs.

At 15,30 ASRP was given the area between Meridians 12 30 E and 13 30 E - 39 40 N and 38 50 N. Furthermore, since the area was shifted to the South we communicated to the aircraft that it had to land at Palermo where sunset would have been at 17,10hrs. At 15,40 "Ufficio Aviazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della M.M." was informed of the change in the search areas.

At 15,40 ASRO was en route for the new area but at 15,53 gave QTH 39 40 N - 12 30 E and was returning to base owing to F.I.S.

At 15,50 ASRP was returning to base owing to F.I.S.

At 16,25 ICH was informed that ASRO could not search the area assigned.

We again requested news of the eventual return of LCF 8 (which ASRO reported on the 29th as 'navigating with difficulty'). We asked whether at 07,00 on the 31st search was to be resumed and we made arrangements for any news which came through during the night.

At 16,40 Palermo Airport was informed of the expected landing of the S 82 aircraft and requested them to provide lodgings for the crew.

At 16,47 "Ufficio Aviazione dell'Ufficio Stato Maggiore delle M.M." was informed of the air search results and had news of the rescue of an "Animoso" motorbarge.

At 17,00 after ASRP had informed at 16,44 its ETA at Palermo as 17,05hrs, we asked aircraft to give a report on the area covered. At that time aircraft landed safely. At 17,05 ASRO landed at Vigna di Valle.

Message marked "URGENT" sent at 17,40hrs by Capt. APREA of the ASRP crew stating that the area included between 11 20 E and 12 10 E, 38 50 N and 40 40 N had been searched, was received at 19,45hrs from Palermo. The following sightings were also reported: two small cargo-ships, a passenger-ship (medium tonnage). The second area between the Meridians 12 30 - 13 30 E and the parallels 38 50 - 39 40 N was only partly searched. This information was sent at 23,00 to C.S.R.A. Elmas for transmission to Marisardegna through C.O.R.S. :

At 21,15 the following was received from Marisardegna through C.O.R.S. : "OP 1137 /./ Require two aircraft to-morrow morning to carry out search on the area included between 39 00 N - 40 20 N and 11 00 E - 13 30 E and subdivide it in equal parts so as to carry out search for motorbarge LCF 8 adrift, with 2 survivors on board not having yet been found. Destroyers "Ardimentoso" and "Aretusa" are collaborating in the search. If it would be possible for more than two aircraft to be employed the area to be extended towards NW and W /./ (Sgd.) Admiral SOLARI.

At 23,00hrs Elmas was requested to confirm the positions given in the a/m message OP 1137 and in the meantime we ordered ASRO to be ready to take off at 07,00hrs the following day. The amended position 16 30 E - 13 30 E was received at 00,10hrs.

At 23,00hrs we requested Vigna di Valle to have the seaplane ASRO ready to take-off at 06,40 on the 31st. On this occasion we pointed out to Lt. CAPUTO, captain of the ASRO aircraft that the position of the sighting of the LCF 8 on the 29th was erroneous. Lt. CAPUTO agreed that there must have been an error owing to the fact that on the return trip to base a sensible drift was encountered. According to the Officer's report the LCF 8 should have been on the 29th at 20 or 30 minutes flight from Ponza on true course 193°.

The confirmation of this error for which there was no time to investigate and which unconsciously we hoped would be covered up by the sighting of the motorbarges by the aircraft in flight and by the Destroyers, constituted a new fact which allowed the re-examination of the LCF 8 situation according to the winds of the 29th and 30th October. In the meantime we requested the Duty MET Officer to make out charts showing the surface winds over the sea on the various hours of the a/m dates, and basing ourselves on the information given we tried to figure out the area where the motorbarges should have been.

At 24,00hrs Vigna di Valle informed that owing to the strong winds and to the condition of the lake the refuelling of the Cant Z 506 would be difficult and would employ

P.T.O.

102.

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

much time in the following morning, so that the take-off would not have been possible before 08,30hrs.

31st October, 1946.

At 01,00hrs Palermo Airport was given the operational instructions for the 5 82 ASRP aircraft. Telegram SVH 0700/RV. The search area was between 12 00 E and 14 00 E, 39 00 N and 40 20 N. with instructions to report any eventual sightings of ships and motorbarges, for the latter the position should have been checked by the Aircraft R.D.F. and the land based R.D.F. The aircraft was further instructed to remain in the area when the motorbarges were sighted.

At 00,50 we informed Marisardegna the programme of the search to be carried out that day and of the difficulties of refuelling ASRO at Vigna di Valle where the conditions of the lake and wind were worse than they were on the 30th October.

At 01,20 we informed Elmas the operational instructions for ASRU3. At 01,25 we warned the Centocelle and Cagliari C.A.V. to keep a careful R.D.F. watch from dawn for ASRO - ASRU3 and ASRP.

At 07,30 ASRU3 took off from Elmas to carry out the search in the area assigned to it which is included between 11 00 E and 12 00 E - 39 00 N and 40 40 N the remaining instructions were similar to the ones given to ASRP.

At 08,15 we informed Vigna di Valle of the operational orders for ASRO so as to spur the personnel already working. At 08,36 ASRU3 notified that it had sighted at 08,25hrs the ship "FREDERICK Brudich" at 39 13 N - 11 10 E proceeding West.

At 09,08hrs ASRU3 gave the MET bulletin. Visibility 2,500Km - Wind 50 Km per h from SW - Clouds 10/10 - Sea rough. At 09,28hrs we informed Marisardegna that upon re-examination of the ASRO data of the 29th the LDF 3 was to be sited at approx. 80 Kms more to the East from the point previously notified.

In the meanwhile the MET report for ROME - NAPLES - CAGLIARI predicted allarming weather conditions and that the Urbe and Centocelle Airports were not to be used as they were flowded.

It was necessary however to take all necessary precautions to avoid that the rescue aircraft be surprised by a gale.

The Naples C.A.V. forecasted a gradual deterioration of the weather. Centocelle C.A.V. forecasted very heavy rain for two or three hours followed by a slight improvement of the weather up to the first hours of the night. After contact was made with aircraft 24 SL, bearings 39 47 N and 12 47 E we requested the MET bulletin and instructed the pilot to watch out for the motorbarge.

At 09,31 24 SL passed the following message: flying at 200 metres, with clouds at 500. Clouds 9/10, sky almost covered, visibility 4 Kms, wind from SW, sea agitated, temperature 14a altitule wind 250, 20 Kms per hour. We were later informed by N Naples that the weather was showing tendencies to improve, for which the search operations were allowed to continue though keeping a close check on weather conditions.

At 10,04hrs Palermo contacted ASRP and asked if despite bad weather conditions they were to effect search operations. Soon afterwards while the "go ahead" message was being transmitted, at 10,26 a message was received saying that the take-off was made at 10,20.

At 10,35 we contacted ASRP and issued instructions regarding the liaison with the Navy in case of any eventual sightings of the motorbarge.

At 10,52 we informed it to effect a new special look-out over the area between parallels 39 20 and 40 00 N of the search area notified between the meridians 12 00 E and 14 00 E. We also requested a MET report. At 11,02 ICH requested for Marisardegna the bearings of the airborne aircraft.

At 11,16hrs we communicated the ASRP message: QTH 39 00 N - 13 00 E. ASRP also informed that : weather improved - slight winds from S.E. and S.W. - sea slightly

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

out that day and of the difficulties of refuelling ASRO at Vigna di Valle where the conditions of the lake and wind were worse than they were on the 30th October.

At 01,20 we informed Elmas the operational instructions for ASRU3. At 01,25 we warned the Centocelle and Cagliari C.A.V. to keep a careful R.D.F. watch from dawn for ASRO - ASRU3 and ASRP.

At 07,30 ASRU3 took off from Elmas to carry out the search in the area assigned to it which is included between 11 00 E and 12 00 E - 39 00 N and 40 40 N the remaining instructions were similar to the ones given to ASRP.

At 08,15 we informed Vigna di Valle of the operational orders for ASRO so as to spur the personnel already working. At 08,36 ASRU3 notified that it had sighted at 08,25hrs the ship "FREDERICH Brudich" at 39 13 N - 11 10 E proceeding west.

At 09,00hrs ASRU3 gave the MET bulletin. Visibility 2,500Km - wind 50 Km per h from SW - Clouds 10/10 - Sea rough. At 09,23hrs we informed Marisardegna that upon re-examination of the ASRO data of the 29th the LDF 8 was to be sited at approx. 80 Kms more to the East from the point previously notified.

In the meanwhile the MET report for ROME - NAPLES - CAGLIARI predicted allarming weather conditions and that the Urpe and Centocelle airports were not to be used as they were flowded.

It was necessary however to take all necessary precautions to avoid that the rescue aircraft be surprised by a gale.

The Naples C.A.V. forecasted a gradual deterioration of the weather. Centocelle C.A.V. forecasted very heavy rain for two or three hours followed by a slight improvement of the weather up to the first hours of the night. After contact was made with aircraft 24 SL, bearings 39 47 N and 12 47 E we requested the MET bulletin and instructed the pilot to watch out for the motorbarge.

At 09,31 24 SL passed the following message: flying at 200 metres, with clouds at 500. Clouds 9/10, sky almost covered, visibility 4 Kms, wind from SW, sea agitated, temperature 14. altitude wind 250, 20 Kms per hour. We were later informed by N Naples that the weather was showing tendencies to improve, for which the search operations were allowed to continue though keeping a close check on weather conditions.

At 10,04hrs Palermo contacted ASRP and asked if despite bad weather conditions they were to effect search operations. Soon afterwards while the "go ahead" message was being transmitted, at 10,26 a message was received saying that the take-off was made at 10,20.

At 10,35 we contacted ASRP and issued instructions regarding the liaison with the Navy in case of any eventual sightings of the motorbarge.

At 10,52 we informed it to effect a new special look-out over the area between parallels 39 20 and 40 00 N of the search area notified between the meridians 12 00 E and 14 00 E. We also requested a MET report. At 11,02 ICH requested for Marisardegna the bearings of the airborne aircraft.

At 11,16hrs we communicated the ASRP message: QTH 39 00 N - 13 00 E. ASRP also informed that : weather improved - slight winds from S.E. and S.W. - sea slightly agitated - poor visibility due to fog. These confirmed the MET forecast received from the Centocelle C.A.V. At 11,34hrs ASRU3 gave QTH at 11,00: 40 20 N - 11 40 E. and notified the return of the A/C as it had completed the number of flying hours permitted.

At 12,16hrs ASRP supplied the MET report upon request:- 12,15hrs weather good slight winds from SE and SW, sea slightly rough. QTH 39 15 N - 14 10 E. News NIL.

At 12,30hrs ASRU3 touched down at Elmas.

At 12,50hrs having been informed by the Aviation Office of the Navy that it appeared that the "Animoso" had sighted the missing motorbarge, we contacted Marisardegna for confirmation in order to recall ASRP.

At 12,43hrs and again at 12,45 we received confirmation from Marisardegna that all the motorbarges had been found, and also the following message: "P.A.P.A.' from Maddalena to Air Force Command for Col. DEL MONTE: Destroyer Ardimentoso sighted at 39 58 latitude and 12 25 longitude the two missing motorbarges with ship-wrecked persons in good conditions /./ All aircraft can immediately return /./ Navy thanks for your help and cooperation /./ Admiral SOLARI".

1022

P.T.O.

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

During the time that elapsed between the two communications, we instructed ASRP to return to GUIDONIA giving a MEF bulletin every 30 minutes.

At 13,18 the following message was passed on to MARISARDEGNA : 311312 Admiral SOLARI from C.C.R.S. Rome. Glad motorbarges and ship-wrecked persons were found by the "Ardimentoso" /./ Thank you for your words regarding the cooperation given by the Italian Air force /./ Aircraft have already been instructed to return /./ Col. DEL MONTE.

At 13,50hrs ASRP landed at Guidonia as the weather had improved.

At 14,45 the Office of the I.A.F. C.S. was informed that "Navy had traced all motorbarges adrift /./ Rescue aircraft have returned to base /./ Report excellent behaviour of crews and excellent working of w.t. service /./ Working of C.C.R.S. Cagliari and Rome excellent, altough work multiplied through bad weather conditions which put personnel under heavy strain /./ Col. DEL MONTE.

All operations of search of motorbarges were controlled by the head of Research and Rescue Service and by the head of C.C.R.S. Rome.

I must report that as from 10,30 until 13,30 on the 31st October communication apperatus of the Research and Rescue Service located in the room allotted as Operations room of the C.C.R.S. Rome, had reached saturation point and that in the room, the personnel had reached the limits of their working possibilities. The storm which was blowing over Rome that morning, on top of the direct interferences in the W.T. service had forced the routing of various aircraft Rome bound and the accompanying traffic, had a direct bearing on the Research and Rescue traffic of which only the part actually dealing with the research of the motorbarges has been mentioned in this report. Moreover we point out that between 10,30 and 12,00 the Rescue and Research Service had to start enquiries as to the research of four foreign aircraft which had not reached their destination in Italy and abroad.

OBSERVATIONS AND REMARKS.

We can draw the following conclusions from the operations carried out:

1) It is necessary that ground RDF stations should have a wider range in order that they can take accurate bearings on a nearly internal sea such as the Tyrrhenian sea.
2) In these operations, the range of the Cant Z 506 was not enough, and not having seaplane of equal quality but with a larger range, it would be opportune to set other refuelling bases to be used when necessary. We would like to mention: Olbia, Orbetello, Nisida, Palermo.
3) The SM 82 proved to be adequate to research duties, as regards its range. In case of sighting it could remain in the area long enough to direct marine crafts and sea planes on rescue work. The possibilities of adapting specially such a plane for duty with the Research and Rescue Service should be studied. On this subject we would like to point out that the Americans keep a Flying Fortress for such an emergency.
4) It is necessary that traffic between the C.C.R.S. Rome and the islands be on a different frequency than that with the aircraft on operation. We are wondering what would have happened if C.C.R.S. Catania had had a similar research to carry out at the same time.
5) R.T. frequency at Centocelle S.A.T.A. (5440Kcs) interferes with reception on 6500 Kcs to such an extent that it had to be stopped on the 30-31 October while the tests were on.
6) The British made telephone repeater at C.C.R.S. Rome, altough working on one line only, works well; and it would be appreciated if the possibilities of issuing the C.C.R.S. with another 5 sets with the necessary spares, could be studied by the A.F.S.C This repeater set is "Telephone set F high power No 1 MK II Ya 6244.
7) It is necessary that at least once a month a technician be sent by the Inspectorate for

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

All operations of search of motorbarges were controlled by the head of Research and Rescue Service and by the head of C.C.R.S. Rome.

I must report that as from 10,30 until 13,00 on the 31st October communication apparatus of the Research and Rescue Service located in the room allotted as Operations room of the C.C.R.S. Rome, had reached saturation point and that in the room, the personnel had reached the limits of their working possibilities. The storm which was blowing over Rome that morning, on top of the direct interferences in the W.T. service had forced the routing of various aircraft Rome bound and the accompanying traffic, had a direct bearing on the Research and Rescue traffic of which only the part actually dealing with the research of the motorbarges has been mentioned in this report. Moreover we point out that bstween 10,30 and 12,00 the Rescue and Research Service had to start enquiries as to the research of four foreign aircraft which had not reached their destination in Italy and abroad.

OBSERVATIONS AND REMARKS.

We can draw the following conclusions from the operations carried out:

1) It is necessary that ground RDF stations should have a wider range in order that they can take accurate bearings on a nearly internal sea such as the Tyrrhenian sea.
2) In these operations, the range of the Cant Z 506 was not enough, and not having seaplane of equal quality but with a larger range, it would be opportune to set other refuelling bases to be used when necessary. We would like to mention: Olbia, Orbetello, Misida, Palermo.
3) The SM 82 proved to be adequate to research duties, as regards its range. In case of sighting it could remain in the area long enough to direct marine crafts and sea planes on rescue work. The possibilities of adapting specially such a plane for duty with the Research and Rescue Service should be studied. On this subject we would like to point out that the Americans keep a Flying Fortress for such an emergency.
4) It is necessary that traffic between the C.C.R.S. Rome and the islands be on a different frequency than that with the aircraft on operation. We are wondering what would have happened if C.C.R.S. Catania had had a similar research to carry out at the same time.
5) R.T. frequency at Centocelle S.A.T.A. (5440Kcs) interferes with reception on 6500 Kcs to such an extent that it had to be stopped on the 30-31 October while the tests were on.
6) The British made telephone repeater at C.C.R.S. Rome, altough working on one line only, works well; and it would be appreciated if the possibilities of issuing the C.C.R.S. with another 5 sets with the necessary spares, could be studied by the A.F.S.C This repeater set is "Telephone set F high power No 1 MK II YA 6244.
7) It is necessary that at least once a month a technician be sent by the Inspectorate for Telecommunications in order to check all the radiogoniometres of the C.C.R.S. aircraft. It having been noticed that owing to fair wear and tear and to the influence of sea water the serviceability of these sets was not up to standard.
8) To unable a proper study of the research operation as carried out by the aircraft adopted, the Rescue Centre and the "N" Wing Command have been asked for a graphic of the flight through the navigational bearings.
9) It is necessary to provide establishment for a typist at the Directorate of C.C.R.S. in order to have these reports duly typed.

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

Centocelle li,2/II/946

SERVIZIO RICERCA . SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI S. . MAGGIORE PER L'A.M.
ROMA

e.p.c. AL MINISTERO AERONAUTICA
Ispettorato per le Telecomunicazioni
ROMA

COMANDO UNITA' AEREA.
BARI

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

Prot.n° 1252/c1.

Oggetto: Relazione sulle operazioni di ricerca svolta il 29-30 -31 Ottobre per motozattere alla deriva nel Tirreno.-

GIORNO 29 OTTOBRE 1946

Alle ore 10,35 del 29 Ottobre da una comunicazione del Sotto Capo di Stato Maggiore per l'A.M. si apprendeva che erano alla deriva nel Tirreno delle motozattere sorprese dal fortunale che il giorno 26 aveva colpito Cagliari,e che la Marina Mercantile richiedeva l'assistenza del Servizio Ricerca e Soccorso. Preso contatto con tale Ente (Tel.67113) si apprendeva che:

"Di 6 motozattere partite da Palermo per Cagliari il 27/IO ne giungevano a Cagliari soltanto 1-n°136 che riferiva essere state lasciate 2 alla deriva per rottura rimorchio in posizione 38°55'N-12°05'E- et in posizione 39° 55'N-11°46'E.Scarrocciamento circa 3 miglia versoN.NW.Ignorasi notizie altre 3 motozattere armate anche con equipaggio civile.Costituiscono pericolo per la navigazione."

Poichè alle ore 10,IO era partito in volo il Cant/z 506 37?U da Vigna di Valle per una normale esercitazione di collegamento e radiogoniometrica,veniva immediatamente ore1047- ordinato al velivolo di recarsi nelle posizione 39°55 N -11°46 E per la ricerca di una motozattera - Veniva inoltre mutato il nominativo da esercitazione in quello operativo di ASRO.

Alle ore 1044 il C.C.R.S. di Elmas aveva già ricevuto l'ordine di uscita di un velivolo soccorso per l'esecuzione di ricerche in posizione 38°55'N - 12°05'E.

Alle ore 1064 ASRO ed il C.C.R.S.di Elmas venivano informati del vento che il 28/IO aveva spirato nelle zone delle ricerche da W e poi da NW con velocità 10-15 Km.

Poichè alle ore 1119 il C.C.R.S. di Elmas dopo aver preso contatto con il Comando Marina di Cagliari e con il Capo della motozattera giunta a Cagliari,comunicava che questi consiglia esplorare la zona delimitata dai Meridiani 10°30 e 12°E e dai Paralleli 39° 20'N 40° 30'N,-

Alle ore 1120 si rispondeva di effettuare le ricerche in tale zona tenendo presente quanto segnalato nel messaggio di allarme alle ore 1044.

Alle ore 1200decollava il Cant/z 506 ASRU3 da Elmas.

Passato il primo momento di febbrile lavoro per mettere in movimento gli elementi del Servizio Soccorso veniva provveduto a delimitare ad ASRO la zona di ricerca tra' meridiani 11°20est et II°40 E et paralleli 40°et 40°20N.

Questi alle ore I2,45 segnalava l'avvistamento di una motozattera ed alle I2,52 invia-

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

Prot.n° 1252/C1.

COMANDO UNITA' AEREA.

ROMA

BARI

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

ROMA

Oggetto: Relazione sulle operazioni di ricerca svolta il 29-30 -31 Ottobre per motozzattere alla deriva nel Tirreno.-

GIORNO 29 OTTOBRE 1946

Alle ore 10,35 del 29 Ottobre da una comunicazione del Sotto Capo di Stato Maggiore per l'A.M. si apprendeva che erano alla deriva nel Tirreno delle motozattere sorprese dal fortunale che il giorno 26 aveva colpito Cagliari, e che la Marina Mercantile richiedeva l'assistenza del Servizio Ricerca e Soccorso. Preso contatto con tale Ente (Tel.67113) si apprendeva che:

"Di 6 motozattere partite da Palermo per Cagliari il 27/IO ne giungevano a Cagliari soltanto 1-n°136 che riferiva essere state lasciate 2 alla deriva per rottura rimorchio in posizione 38°55'N-12°05'E- et in posizione 39° 55'N-11°[illegible]'E. Scarroccamento circa 3 miglia verso N.NW. Ignorasi notizie altre 3 motozattere armate anche con equipaggio civile. Costituiscono pericolo per la navigazione."

Poichè alle ore 10,10 era partito in volo il Cant/z 506 37[illegible] da Vigna di Valle per una normale esercitazione di collegamento e radiogoniometrica, veniva immediatamente ore 1047- ordinato al velivolo di recarsi nelle posizione 39°55 N -11°[illegible] E per la ricerca di una motozattera - Veniva inoltre mutato il nominativo da esercitazione in quello operativo di ASRO.

Alle ore 1044 il C.C.R.S. di Elmas aveva già ricevuto l'ordine di uscita di un velivolo soccorso per l'esecuzione di ricerche in posizione 38°55'N - 12°05'E.

Alle ore 1064 ASRO ed il C.C.R.S. di Elmas venivano informati del vento che il 28/IO aveva spirato nelle zone delle ricerche da W e poi da NW con velocità 10-15 Km.

Poichè alle ore 1119 il C.C.R.S. di Elmas dopo aver preso contatto con il Comando Marina di Cagliari e con il Capo della motozattera giunta a Cagliari, comunicava che questi consiglia esplorare la zona delimitata dai Meridiani 10°30 e 12°E e dai Paralleli 39° 20'N 40° 30'N.-

Alle ore 1120 si rispondeva di effettuare le ricerche in tale zona tenendo presente quanto segnalato nel messaggio di allarme alle ore 1044.

Alle ore 1200 decollava il Cant/z 506 ASRO3 da Elmas.

Passato il primo momento di laborile lavoro per mettere in movimento gli elementi del Servizio Soccorso veniva provveduto a delimitare ad ASRO la zona di ricerca tra' meridiani 11°20 est et 11°40 E et paralleli 40°et 40°20N.

Questi alle ore 12,40 segnalava l'avvistamento di una motozattera ed alle 12,52 inviava il messaggio: "Ore 12,45 GMT 39°50N et 11°30E avvistata motozattera inglese rotta N Governa con difficoltà". Chiarita che la qualifica "inglese" si riferiva al tipo e non alla bandiera, veniva segnalato l'avvistamento all'Ufficiale di [illegible] di collegamento dell'A.M. dell'Ufficio Aviazione dell'Ufficio di S.M. della Marina Militare, il quale aveva già comunicato i nominativi delle due Unità della Marina Militare che dovevano giungere nella zona delle ricerche. Tra il primo messaggio e questo ultimo

Alle ore 12,50 si apprende dall'Ufficio Aviazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della Marina Militare l'avvenuto arrivo a destinazione della motozattera I37.

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

Alle 1306 ASRO chiedeva la sua posizione agli RDG di Roma e Cagliari;essa risultò 39°39'N 12°6'E.Viene notata la discordanza con la posizione segnalata dal velivolo alle 1245 e poichè la posizione era posta al di là della portata utile dei RDG e senza segnalazione che i rilevamenti erano dubbi per debolezza dei segnali di ASRO, si prende nota del dato dando più peso alla posizione segnalata senza incertezze dal velivolo ove si sapeva trovarsi l'Ufficiale osservatore della M.M.-
Alle ore 1310 intercettato un messaggio di avvistamento di ASRU3 diretto al C.C.R.S. di Elmas =Avvistata motozattera LCT 325 a 5 Miglia levante Capo Comino navigante con rotta N -ASRU3.
Alle ore 1315 viene segnalato l'avvistamento fatto da ASRO al C.C.R.S. di Elmas perchè ne faccia comunicazione a Marisardegna.Alla stessa ora ASRO comunica di fare rotta per il rientro per fine autonomia.Non fu possibile far rimanere oltre in zona il velivolo, ne sostituirlo,perchè sia nelle Basi di Vigna di Valle che di Elmas non si avevano velivoli soccorso disponibili.Il Baltimore di servizio nell'Aeroporto dell'Urbe non era impiegabile data la distanza della zona di ricerca e la scarsa autonomia del tipo del velivolo e la circostanza nota che la Nave Animoso non sarebbe giunta nella zona delle ricerche che intorno alle ore 1700-ora del tramonto.
Alle ore 1322 ritrasmessa dal C.C.R.S. di Elmas,perveniva la comunicazione da Marina Cagliari -Nominativi motozattere alla deriva sono due /./LCT 300 - VC 3016- L88 =
Alle ore 1329 C.C.R.S. Elmas da parte Marina Cagliari comunica che :Ore 1250 terza motozattera avvistata da Capo Carbonara dirige per Cagliari;; motozattere erano tre con tre a rimorchio/./due motozattere atterrate Cagliari giorni 27 et 28 /./ Una si sta dirigendo su Cagliari /./tutte tre hanno abbandonato rimorchi /./ e fin' la comunicazione.
Ore 1325 motozattera LCT 325 non rientra fra quelle ricercate/./ perciò l'avvistamento di ASRU3 delle ore 1310 veniva a perdere d'importanza.
Alle ore 1339,in un momento di calma,veniva riconsiderata la discordanza di posizione di ASRO di cui alle ore 1306 e gli veniva ordinato di controllare la posizione del momento con l'apparato RDG di bordo.Sollecitato alle ore 1353 comunicava che era in ritardo perchè il ricevitore funzionava poco bene ed alle 1358 dava posizione rilevata 34'N- 11°55'E su Radiofari di Cagliari e Pomigliano.Questa posizione,pur non conoscendo gli spostamenti del velivolo fatti dopo l'avvistamento delle 1245,e pur essendo dubbio data l'ubicazione dei Radiofari impiegati,veniva a confortare in un certo qual modo l'opinione della maggiore attendibilità della posizione segnalata dal velivolo rispetto quella segnalata dai RDG fissi.
Alle ore 1405 ASRO comunicava che contava di arrivare a Vigna di Valle alle 1420 ove,in effetti giunse alle ore 1425.Avvertita la sua Base,si comunicava anche di rifornire subito il velivolo per un suo eventuale impiego in serata od alle prime ore del giorno successivo.
Alle ore 1548 il C.C.R.S. di Elmas da parte Marina Cagliari comunicava telegramma 0398 /SVH " Motozattera LCT 356 arrivata Cagliari data odierna comunica d'aver lasciato rimorchio L88 con due persone a bordo il giorno 26 ore 15 nel punto 38°38'N-11°35'E e d'averla persa di vista nella stessa zona ore 3 giorno 27;.
Alle ore 1553 giungeva da C.C.R.S. Cagliari un messaggio 0309/RV con comunicazione della richiesta di Marisardegna ad Aeronautica Cagliari affinchè aerei in volo eseguano ricerche intorno punto 38°50'N-12°05 E e da tale punto direttrice NW.
Poichè sulla frequenza di Kc/s.6500 oltre alla assistenza ad ASRO si era svolto il traffico con il C.C.R.S. di Elmas ed occasionalmente quello di transito con ASRU3,non vi era stato modo di seguire in dettaglio l'operato di ASRU3 compito questo del C.C.R.S.

2414
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 778507/7

con rotta F -ASRU3.
Alle ore 1315 viene segnalato l'avvistamento fatto da ASRO al C.C.R.S. di Elmas perchè ne faccia comunicazione a Marisardegna.Alla stessa ora ASRO comunica di fare rotta per il rientro per fine autonomia.Non fu possibile far rimanere oltre in zona il velivolo, ne sostituirlo,perchè sia nelle Basi di Vigna di Valle che di Elmas non si avevano velivoli soccorso disponibili.Il Baltimore di servizio nell'Aeroporto dell'Urbe non era impiegabile data la distanza della zona di ricerca e la scarsa autonomia del tipo del velivolo e la circostanza nota che la Nave Animosc non sarebbe giunta nella zona delle ricerche che intorno alle ore 1700-ore del tramonto.
Alle ore 1322 ritrasmessa dal C.C.R.S. di Elmas,perveniva la comunicazione da Marina Cagliari -Nominativi motozattere alla deriva sono due /./LCT 300 - VC 3016- LS8 -
Alle ore 1329 C.C.R.S. Elmas da parte Marina Cagliari comunica che :Ore 1250 terza motozattera avvistata da Capo Carbonara dirige per Cagliari;;; motozattera erano tre con tre a rimorchio/./due motozattere atterrate Cagliari giorni 27 et 28 /./ Elmas si sta dirigendo su Cagliari /./tutte tre hanno abbandonato rimorchi /./ e fin la comunicazione;
Ore 1325 motozattera ~~LCT~~ LCT 325 non rientra fra quelle ricercate/./ perciò l'avvistamento di ASRU3 delle ore 1310 veniva a perdere d'importanza.
Alle ore 1339,in un momento di calma,veniva riconsiderata la discordanza di posizione di ASRO di cui alle ore 1306 e gli veniva ordinato ~~[illegible]~~ di controllare la posizione del momento con l'apparato RDG di bordo.Sollecitato alle ore 1353 comunicava che era in ritardo perchè il ricevitore funzionava poco bene ed alle 1358 dava posizione rilevata 38°N- 11°55'E su Radiofari di Cagliari e Pomigliano.Questa posizione,pur non conoscendo gli spostamenti del velivolo fatti dopo l'avvistamento delle 1245,e pur essendo dubbio data l'ubicazione dei Radiofari impiegati,veniva a confortare in un certo qual modo l'opinione della maggiore attendibilità della posizione segnalata del velivolo rispetto quella segnalata dai RDG fissi.
Alle ore 1405 ASRO comunicava che contava di arrivare a Vigna di Valle alle 1420 ove in effetti giunse alle ore 1425.Avvertita la sua Base,si comunicava anche di rifornire subito il velivolo per un suo eventuale impiego in serata od alle prime ore del giorno successivo.
Alle ore 1543 il C.C.R.S. di Elmas da parte Marina Cagliari comunicava telegramma 0308 /SVE " Motozattera LCT 356 arrivata Cagliari data odierna comunica d'aver lasciato rimorchio LS8 con due persone a bordo il giorno 26 ore 15 nel punto 38°38'N-11°35'E e d'averla persa di vista nella stessa zona ore 3 giorno 27;.
Alle ore 1553 giungeva da C.C.R.S. Cagliari un messaggio 0309/RV con comunicazione della richiesta di Marisardegna ad Aeronautica Cagliari affinchè aerei in volo eseguano ricerche intorno punto 38°50'N-12°05 E e da tale punto direttrice NW.
Poichè sulla frequenza di Kc/s.6500 oltre alla assistenza ad ASRO si era svolto il traffico con il C.C.R.S. di Elmas ed occasionalmente quello di transito con ASRU3 ,non vi era stato modo di seguire in dettaglio l'operato di ASRU3 compito questo del C.C.R.S. di Elmas,s'ignorava l'esatta posizione del velivolo.
Mentre si stava calcolando la possibile utilità del suo spostamento nella nuova zona di ricerca,l'ASRU3 alle 1610 ormeggiava a Elmas.
Alle ore 1600 apprendendo da una conversazione telefonica con il Ten.Caputo,Capo Equipaggio dell'ASRO,che la motozattera avvistata portava scritto lateralmente l'indicativo LCT6,non risultante tra quelli segnalati da Marina Cagliari alle ore 1322 e difficilmente confondibile con LS8 unico tra essi avente la cifra 8,veniva segnalata la circostanza al C.C.R.S. di Elmas per la comunicazione a Marisardegna.
Alle 1713 rientrati tutti alle Basi i velivoli soccorso,veniva trasmesso al C.C.R.S. di

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNO No. 78-0017

Elmas per la comunicazione a Marisardegna.
~~Alle ore 0115 giungeva tra i vari che i relitti trovato, veniva trasmesso al C.C.~~
~~M.V. di Elmas~~ il messaggio:
0000681/RV Aerosoccorso Roma/./ Riferimento 0108 et 0109 occorre conoscere se motot
tattera LC78 avvistata at 39°50'N.-II°30'E. con persone a bordo fà parte motocattera
ricercata/./ Per poter disporre continuazione ricerche mese giorno 30 c. occorre co
noscere per ore 0530 risultato ricerche effettuate da navi Animoso et Ardimentoso/./
Sodesto C.C.R.S. prenda opportuni accordi con Marisardegna et trasmetta notizie a C.C.
M.M. Roma mediante Servizi II-I3/./ Colonnello DEL MONTE.
Alle ore 1815 dal C.C.R.S. giungeva il messaggio:
0318/RV. Aeroscoorso Elmas/./ Rife v.0681/R.V. odierno comunicasi che motocattera LC78
avvistata at 39° e 50 N.-II° 30 E. con persone a bordo fà parte motocattera ricercata/./
Nominativo LC8 trasmesso con 0108/RV est errato et deve essere sostituito con LC78/./
presi accordi con Marina Cagliari che invierà appena possibile risultati ricerche effet
tuate da navi Animoso et Ardimentoso/./Capitano Flecher.

DICIANNOVE 19 OTTOBRE 1946

Alle ore 0100 perveniva il telegramma RVM emesso dal C.C.R.S. Elmas alle ore 2135:
0316/RV././ Si trasmette per opportuna conoscenza dati avuti da Marina Cagliari ri
guardanti motocattere alla deriva/./ Motocattera LCT 300 rompeva rimorchi 27 c.ore
1700 nel punto 39°55'N.-~~33~~ II°10'E././ Personale di bordo ricuperato da quello che
lo rimorchiava/./ Motocattera JC3103 rompeva rimorchio il 26 ore 1200 nel punto 38°
~~[redacted]~~.50'N.-12°05'E. personale bordo recuperato da quella che lo rimorchiava/./
Motocattera LCT8 rompeva rimorchio il 26 ore 1700 nel punto 38°38'N.-II°35'E.-La moto
cattera che la rimorchiava non dice non ha potuto recuperare personale di bordo-Non
si conoscono ancora risultati delle ricerche effettuate dalle navi Animoso et Ardimen
toso/./ C.C.R.S. Elmas.
Alle ore 0300. perveniva telegramma RVM.emesso dal C.C.R.S. Elmas alle ore 2335 0317/
/RV. Trasmettesi testo telegramma pervenuto a Marina Cagliari da Marisardegna/./Prego interes
sare Aeronautica perchè se possibile domattina ricerca aerea sia effettuata con due ae
rei dei quali uno dovrebbe seguire esplorazione fascia compresa tra meridiani II°20'E.
et I°40'E. e verso N. partendo da parallelo 38°e 30'N././ Secondo aereo dovrebbe esplo
rare fascia compresa tra meridiani II°E.et II°30'E. verso N. partendo da parallelo 39°
50'N././ Qualora sia disponibile un solo aereo sia effettuata ricerca nella seconda zo
na ultima detta/./ Riservomi comunicare risultato esplorazioni in corso da parte torpe
diniera/./ PTO SCIARI C.C.R.S. Elmas.
Dopo che nel C.C.R.S. di Roma era stata eseguita ~~la situazione~~ meteorologica si deve
inizio alle operazioni.
Alle ore 0715 il C.C.R.S. di Elmas riceveva l'ordine (0684/RV) di provvedere alle ri
cerche nella fascia tra meridiani II° et II° 30 E. verso N. partendo da parallelo 39°
50'N././ Alle
Alle ore 0716 giungeva dal C.C.R.S. di Elmas il messaggio R.V.E. 0318/R.V.:
"Da Marina Cagliari:Nessuna comunicazione da Marisardegna dei risultati esplorazione in
corso da parte torpediniera./ Ricerche devono considerarsi negative/./ Si ritiene che
torpediniera Animoso debba trovarsi nella zona in cui A.B.N.O.Sabot avvistato LC.78/./
Rimanesi attesa ordini/./ Capitano FLOCHER
Alle ore 0810 da Elmas decollava S.mt.Z.506 - ~~A3MS 3~~ / ~~Alle ore~~
Alle ore 0810 veniva richiesto al Comando Raggruppamento A.S. Guidonia di ~~[illegible]~~

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 798017

ricercate/./ Per poter disporre continuazione ricerche sera giorno 30 c. occorre ce nescere per ore 0530 risultato ricerche effettuate da navi Animoso et Ardimentoso/./ Codesto C.C.R.S. prenda opportuni accordi con Marisardegna et trasmetta notizie a C.C. R.S. Roma mediante Servizi II-I3/./ Colonnello DEL MONTE.

Alle ore 1815 dal C.C.R.S. giungeva il messaggio:

0138/RV. Aeronautico Olmas/./ Rif.a v.0681/R.7. odierno comunicasi che motoscafo LCT6 avvistato ai 39° e 50 N.-II° 38 E. con persone a bordo fa parte motoscafo ricercato/./ Nominativo LCT trasmesso con 0308/RV non è errato et deve essere sostituito con LCT6/./ presi accordi con Marina Cagliari che invierà appena possibile risultati ricerche effettuate da navi Animoso et Ardimentoso/./Capitano Fiocchi.

GIORNO 10 OTTOBRE 1946

Alle ore 0300 perveniva il telegramma 0178 emesso dal C.C.R.S. Olmas alle ore 2145: 0136/RV././ Si trasmette per opportuna conoscenza fatti avuti da Marina Cagliari riguardanti motoscafo alla deriva/./ Motoscafo LCT 300 rompeva rimorchi 27 c.ore 1700 nel punto 39°55'N.-8° 11°10'E././ Personale di bordo ricuperato da quello che lo rimorchiava/./ Motoscafo JC3016 rompeva rimorchio il 26 ore 1200 nel punto 38° [redacted].50'E.-11°05'E. personale bordo recuperato da quello che lo rimorchiava/./ Motoscafo LCT6 rompeva rimorchio il 26 ore 1700 nel punto 38°38'N.-11°38'E.-Motoscafo che lo rimorchiava non dice non ha potuto recuperare personale di bordo-Non si conoscono ancora risultati delle ricerche effettuate dalle navi Animoso et Ardimentoso/./ C.C.R.S. Olmas.

Alle ore 0300. perveniva telegramma 0178.emesso dal C.C.R.S. Olmas alle ore 2335 0137/ /RV. Trasmettesi testo telex pervenuto a Marina Cagliari da Marisardegna/./Prego interessare Aeronautica perchè se possibile domattina ricerca aerea sia effettuata con due aerei dei quali uno dovrebbe seguire esplorazione fascia compresa tra meridiani II°30'E. et II°10'E. e verso E. partendo da parallelo 38°e 50'N././ Secondo aereo dovrebbe esplorare fascia compresa tra meridiani II°E.et II°30'E. verso E. partendo da parallelo 39° 50'N././ Qualora sia disponibile un solo aereo sia effettuata ricerca nella seconda zona ultima detta/./ Riservomi comunicare risultato esplorazioni in corso da parte torpediniere/./ F.TO SCLARI C.C.R.S. Olmas.

Dopo che nel C.C.R.S. di Roma era stata eseguita [redacted] meteorologica si dava inizio alle operazioni.

Alle ore 0715 al C.C.R.S. di Olmas riceveva l'ordine (0685/RV) di provvedere alle ricerche nella fascia tra meridiani II° et II° 30 E. verso E. partendo da parallelo 39° 50'N././

Alle ore 0716 giungeva dal C.C.R.S. di Olmas il messaggio R.V.M. 0138/R.V.:
"Da Marina Cagliari: Nessuna comunicazione da Marisardegna circa risultati esplorazione in corso da parte torpediniera/./ Ricerche devono considerarsi negative/./ Si ritiene che torpediniera Animoso debba trovarsi nella zona in cui A.V.E.O. Labat avvistato LCT6/./ Rimanesi attesa ordini/./ Capitano FIOCCHI

Alle ore 0810 da Olmas decollava C.nt.R.306 - [redacted]

Alle ore 0810 veniva richiesto al Comando Raggruppamento B.T. Guidonia di ordinare ai dipendenti velivoli sorvolanti mare Tirreno su rotte Roma-Palermo; Roma-Catania; Roma-Cagliari; Roma-Alghero di curare osservazione per motoscafi italiane di tipo inglese alla deriva. Gli eventuali avvistamenti dovranno essere segnalati alla C.A.V. di Centocelle sui Servizi I,O,3 con la posizione stimata et nominativo che risultava scritto internamente alla motoscafo.

Analoga richiesta veniva fatta pervenire alle 0830 al Comando Stormo Trasporti.

Alle ore 0815 poichè il rifornimento del Cant.R.306 di Vigna di Valle era fortemente ostacolato dal vento e dalle condizioni del lago che costringevano il rimorchio della

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

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

BEST COPY POSSIBLE

Lido a Trevignano,veniva richiesto un 882 al Raggruppamento MT di Guidonia.
Alle ore 0818 veniva segnalata al C.C.R.S. di Almas e la nota fu intercettata da ASRU3 ciò che quest'ultimo doveva fare avvistando motozattere per entrare in collegamento con le torpediniere di cui si notificavano i nominativi.
Alle ore 0845 mediante servizi 1 e 3 veniva richiesto ai velivoli 882-95RO e 86RK in volo per la Sardegna,di fare osservazione lungo la rotta per le motozattere.
Alle ore 0910 dopo aver avuta comunicazione dal Raggruppamento MT.che era in corso il rifornimento dell'882 richiesto,si trasmetteva all' EVE 0684/RV Aerosoccorso Roma/./ Pregasi disporre partenza 882 per ricerche motozattere tra meridiano 11°30'et 12.10 partendo da parallelo 39,50 verso N././ Ricerca sarà effettuata compiendo tratte successive distanziate di limite visibilità /./Velivolo impiegherà nominativo ASRP et manterrà collegamento con IDR su Ko/s.6500 /./Sarà provveduto eventuale impiego frequenza Ko/s.500 per collegamento con navi già in zona ricerca /./ Ulteriori ordini saranno comunicati al velivolo in volo /./Colonnello DAL MONTE.
Alla stessa ora veniva intercettata la comunicazione di ASRU3 che era giunto in zona di ricerca alle ore 0902.
Alle ore 0940 veniva informato l'Ufficio Avvistamento della M.M.della situazione mezzi di ricerche della A.M. .+
Alle ore 0950 veniva ordinato ad ASRU3 di segnalare anche eventuali avvistamenti di torpediniere ed in esecuzione di tale ordine alle ore 1005 il velivolo segnalava l'avvistamento di una torpediniera in QTH 39°50'N-11°40'E alle ore 0915.
Alle ore 1008 su Ko/s.6500 entra in zona con ottima iniziativa della M.M., si ritiene in seguito ad accordi col C.C.R.S. di Almas,la stazione IDR -La Maddalena che chiede direttamente ad ASRU3 l'allargamento della zona ricerche tra meridiani 11°E e 11°50E. da parallelo 39° 40E verso Nord.
Con altra nota IDR avvertiva ASRU3 che rimaneva in suo ascolto.
Alle ore 1025 partiva in volo da Guidonia l'882 ASRP.Negra di encomio il fatto che fra dal momento della richiesta del velivolo al decollo non passate solo ore 3,10 e nel frattempo si è dovuto rifornire per oltre sette ore di autonomia il velivolo e si è dovuto tarare la nuova frequenza RT di servizio.Il velivolo a 5' dal decollo era già in regolare collegamento con la Stazione RT del C.C.R.S. di Roma e veniva avvertito di segnalare anche avvistamenti di torpediniere.
Alle ore 1046 il velivolo 882-95RK diretto in Sardegna,raggiungendo la costa segnalava anche avvistamento di torpediniera segnalata da no aver segnalato sul Servizio 3 di non aver avvistato motozattere lungo la rotta .
Alle ore 1106 veniva avvertita IDR dell'avvenuta partenza di ASRP per la zona di ricerca che n°2 (vedi telegramma 0[illegible]/RV del C.C.R.S. di Almas giunto alle ore 0300...del 30/IO alla Direzione Servizio Ricerca e Soccorso).
Alle ore 1110 da Vigna di Valle veniva la comunicazione che solo per le ore 1300 ASRU3 sarebbe stato pronto a partire.
Alle ore 1138 ASRU3 dava QTH 41°N-11°40'E.
Alle ore 1137 ASRP dava QTH 11°47 E -40°05 N-QAH mt.500.
Alle ore 1155 ASRU3 comunicava al C.C.R.S. di Almas che dirigeva verso la Base per fine autonomia - ammarava poi alle ore 1310 .
Alle ore 1212 ASRP comunicava di essere giunto alle ore 1210 in zona ricerca e segnalava " tempo buono -mare calmo - scarsa visibilità per foschia ".
Alle ore 1250 ASRU3 comunicava al C.C.R.S.Almas QAL.1305 .

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

in volo per la Sardegna,di fare osservazione lungo la rotta per [illegible]
Alle ore 0910 dopo aver avuta comunicazione dal Raggruppamento AT.che era in corso il rifornimento dell'S82 richiesto,si trasmetteva all' SVM 0668/RV Aeroscacciere Roma/./ Pregasi disporre partenza S82 per ricerca motosattere tra meridiano 11°30'et 12.10 partendo da parallelo 39,30 verso S././ Ricerca sarà effettuata compiendo tratte successive distanziate 4g limite visibilità /./Velivolo impiegherà nominativo ASRJ et manterrà collegamento con IKO su Kc/s.6500 /./Sarà provveduto eventuale impiego frequenza Kc/s.500 per collegamento con navi già in zona ricerca /./ Ulteriori ordini saranno comunicati al velivolo in volo /./Colonnello DEL MONTE.
Alla stessa ora veniva intercettata la comunicazione di ASRJ che era giunto in zona di ricerca alle ore 0902.
Alle ore 0940 veniva informato l'Ufficio Aviazione della R.M.della situazione mezzi di ricerche della R.M. .+
Alle ore 0950 veniva ordinato ad ASRJ di segnalare anche eventuali avvistamenti di torpediniere ed in esecuzione di tale ordine alle ore 1005 il velivolo segnalava l'avvistamento di una torpediniera in QFM 39°50'N-11°40'E alle ore 0916.
Alle ore 1008 su Kc/s.6500 entra in zona con ottima iniziativa della R.M., si ritiene in seguito ad accordi col C.C.R.M. di Elmas,la stazione IGE -La Maddalena che chiede direttamente ad ASRJ l'allargamento della zona ricerche tra meridiani 11°E e 11°50E. da parallelo 39° 40N verso Nord.
Con altra nota IGE avvertiva ASRJ che rimaneva in suo ascolto.
Alle ore 1025 partiva in volo da Guidonia l'S82 ASRJ.Segue di essersi il fatto che fin dal momento della richiesta del velivolo al decollo son passate solo ore 2[illegible]0 e che frattempo si è dovuto rifornire per oltre sette ore di autonomia il velivolo e si è dovuto tarare le nuove frequenze RT di servizio.Il velivolo a 5' dal decollo era già in regolare collegamento con la Stazione RT del C.C.R.M. di Roma e veniva avvertito di segnalare anche avvistamenti di torpediniere.
Alle ore 1045 il velivolo S82-95RK diretto in Sardegna,raggiungendo la costa segnalava [illegible] avvistamenti di torpediniere segnalava di aver segnalato sul Servizio 3 di non aver avvistato motosattere lungo la rotta .
Alle ore 1106 veniva avvertita IGE dell'avvenuta partenza di ASRJ per la zona di ricerca che n°2 (vedi telegramma 0[illegible]RV dei C.C.R.M. di Elmas giunto alle ore 0900...del 30/IO alla Direzione Servizio Ricerca e Soccorso).
Alle ore 1110 da Vigna di Valle veniva la comunicazione che velo per le ore 1300 ASRJ sarebbe stato pronto a partire.
Alle ore 1128 ASRJ dava QTE 41°N-11°40'E.
Alle ore 1137 ASRP dava QTE 11°47 E -40°05 N-CAM mt.500.
Alle ore 1155 ASRJ comunicava al C.C.R.M. di Elmas che dirigeva verso la Base per fine autonomia - ammarava poi alle ore 1310 .
Alle ore 1212 ASRP comunicava di essere giunto alle ore 1210 in zona ricerca e segnalava " tempo buono -mare calmo - scarsa visibilità per foschia ".
Alle ore 1250 ASRJ comunicava al C.C.R.M.Elmas QAL.1305 .
Alle ore 1258 ASRP dava ore 1240 QTE 11°40'E - 350 31 E CAM 400mt.avvistato cacciatorpediniere.Tale avvistamento alle 1310 veniva segnalato all'Ufficio aviazione della Marina ed alle ore 1314 ad IGE.
Alle ore 1305 veniva telefonato a Vigna di Valle l'ordine operazioni per il Cant/a 506 ASRO.
" 0690/RV Velivolo Cant./a 506 decolli subito per missione soccorso motosattere alla deriva /./ Velivolo dirigerà su posizione 39°40'N - 12°E et effettuerà ricerca in zona compresa tra 11° e12° meridiano partendo da posizione anzidetta dirigendo verso Nord/./ Comunicare anche avvistamento torpediniere /./ Col. DEL MONTE

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

Alle ore 1335 da Vigna di Valle partiva in volo l'ASRO.
Alle ore 1343 veniva chiesto ad ASRP il controllo della autonomia disponibile.
Alle ore 1358 veniva informato IGM della partenza di ASRO per continuare le ricerche nelle zona già assegnata ad ASRU3 e se ne chiedeva conferma essendo stata zona segnalata dalla M.M.- Si richiedeva inoltre se la motozattera LCVP6 era rientrata.Tale richiesta veniva fatta perchè dall'Ufficio Aviazione dello Stato Maggiore della M.M. si era stati informati della probabile avvenuto ritrovamento di una motozattera da parte dello Animoso.
Alle ore 1450 poichè il QTH di ASRP alle 1425 era:39°50'N- 11°20'E si avvertivano ASRO ed ASRP che le rispettive zone di ricerca si sovrapponevano parzialmente e si richiedeva la segnalazione dell'eventuale avvistamento.Subito dopo ASRO dava QTH 39°40'N-12°E ore 1450 e iniziava percorsi di ricerca.
Alle ore 1454 si segnalava ad IGM la posizione di ASRB delle 1425 e si informava che alle ore 1600 si sarebbe dato ordine di rientro ai velivoli.
Alle ore 1502 IGM richiedeva spostamento ricerche in zona compresa tra meridiani 12°30' at 13°30'E e paralleli 39° e 39°40 N.
Alle ore 1529 veniva assegnata ~~xxxx~~ ad ASRO la zona compresa tra i meridiani su indicati ed i paralleli 39°40 Nm e 39°20' N con l'avvertimento di tener conto della autonomia disponibile e della necessità di rientrare alla Base per le ore 1700.
Alle ore 1530 si assegnava ad ASRP la zona di ricerca tra i meridiani 12.30 e 13°30' E e i paralleli 39.40 e 38.50 N.Inoltre poichè la ricerca si era spostata a Sud si comunicava al velivolo che l'atterraggio doveva venire a Palermo ove il tramonto sarebbe avvenuto alle ore 1710.
Alle ore 1540 si comunicava all'Ufficio Aviazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della M.M. l'avvenuto spostamento delle zone di ricerca.
Alle ore 1540 ASRO era in rotta per la nuova zona ma alle ore 1553 dava QTH 39°40'N e 12°30'E e rientrava per fine autonomia.)
Alle ore 1550 ASRP era in rotta e rientrava per fine autonomia.
Alle ore 1625 si informava IGM della mancata esplorazione della zona assegnata ad ASRO. Si richiedeva ancora notizia dell'eventuale rientro di LCVP6 (che ASRO dava il 29 navigante con difficoltà).Si richiedevano per le ore 0700 del 31 decisioni in merito continuazione ricerche ma e si segnalava istradamento per la notizia. durante la notte - ×
Alle ore 1640 si avvertiva l'Aeroporto di Palermo del previsto atterraggio dell'ASRP e si pregava provvedere per l'alloggio dell'equipaggio.
Alle ore 1647 si informava l'Ufficio Aviazione dell'Ufficio Stato Maggiore della M.M. della situazione ricerche aeree e si aveva notizia del ricupero di una motozattera dell'Animoso.—
Alle ore 1700 avendo ASRP segnalato alle ore 1644 il previsto atterraggio a Palermo intorno alle ore 1705,si chiedevano notizie sulla zona effettivamente esplorata.Il velivolo a tale ora atterrava effettivamente.
Alle ore 1705 ammarrava a Vigna di Valle ASRO.
Alle ore 1943 perveniva da Palermo non ostante la semplice qualifica "Urgente " il messaggio delle ore 1740 del Capitano AFRRA dell'Equipaggio dell'ASRP che dava come esplorata la zona compresa tra meridiani 11°20' e 12°10' e da paralleli 38°50' e 40°40'N. Segnalava inoltre l'avvenuto avvistamento di due piroscafi da carico piccolo tonnellaggio,un piroscafo passeggieri medio tonnellaggio.la seconda zona compresa tra meridiani 12°30' et 13°30' e da parallelo 38°50 sino a parallelo 39°40' era stata esplorata solo parzialmente.Tali informazioni,alle ore 2300 ~~venivano~~ inviate al C.C.R.S. di Almas per la comunicazione a Marisardegna.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 178501/7

ti informati dell probabile avvenuto ritrovamento di una motocattera da parte delle Animose.
Alle ore 1450 poichè il QTH di ASRP alle 1425 era:39°50'N- 11°20'E si avvertivano ASRO ed ASRP che le rispettive zone di ricerca si sovrapponevano parzialmente e si richiedeva la segnalazione dell'eventuale avvistamento.Subito dopo ASRO dava QTH 39°40'N-12°E ore 1450 e iniziava percorsi di ricerca.
Alle ore 1454 si segnalava ad ICH la posizione di ASRP delle 1425 e si informava che alle ore 1600 si sarebbe dato ordine di rientro ai velivoli.
Alle ore 1502 ICH richiedeva spostamento ricerche in zona compresa tra meridiani 12°30' et 13°30'E e paralleli 39° e 39°40 N.
Alle ore 1529 veniva assegnata ~~xxxx~~ ad ASRO la zona compresa tra i meridiani su indicati ed i paralleli 39°40 Nord e 39°20' N con l'avvertimento di tener conto della autonomia disponibile e della necessità di rientrare alla Base per le ore 1700.
Alle ore 1530 si assegnava ad ASRP la zona di ricerca tra i meridiani 12.30 e 13°30' E e i paralleli 39.40 e 38.50 N.Inoltre poichè la ricerca si era spostata a Sud si comunicava al velivolo che l'atterraggio doveva venire a Palermo ove il tramonto sarebbe avvenuto alle ore 1710.
Alle ore 1540 si comunicava all'Ufficio Aviazione dell'Ufficio di Stato Maggiore della M.M. l'avvenuto spostamento delle zone di ricerca.
Alle ore 1540 ASRO era in rotta per la nuova zona ma alle ore 1553 dava QTH 39°40'N e 12°30'E e rientrava per fine autonomia.)
Alle ore 1550 ASRP era in rotta e rientrava per fine autonomia.
Alle ore 1625 si informava ICH della mancata esplorazione della zona assegnata ad ASRO. Si richiedeva ancora notizie dell'eventuale rientro di LCPB (che ASRO dava il 29 navigante con difficoltà).Si richiedevano per le ore 0700 del 31 decisioni in merito continuazione ricerche ~~xx~~ e si segnalava istradamento per la notizia. durante la notte - X
Alle ore 1640 si avvertiva l'Aeroporto di Palermo ~~xxx~~ previsto atterraggio dell'ASR e si pregava provvedere per l'alloggio dell'equipaggio.
Alle ore 1647 si informava l'Ufficio Aviazione dell'Ufficio Stato Maggiore della M.M. della situazione ricerche aeree e si avava notizia del ricupero di una motocattera dell'Animoso.—
Alle ore 1700 avendo ASRP segnalato alle ore 1644 il previsto atterraggio a Palermo intorno alle ore 1705,si chiedevano notizie sulla zona effettivamente esplorata.Il velivolo a tale ora atterrava effettivamente.
Alle ore 1705 ambrava a Vigna di Valle ASRO.
Alle ore 1943 perveniva da Palermo non ostante la semplice qualifica "Urgente " il messaggio delle ore 1740 del Capitano AFRA dell'Equipaggio dell'ASRP che dava come esplorata la zona compresa tra meridiani 11°20' e 12°10' e da paralleli 38°50' e 40°40'N. Segnalava inoltre l'avvenuto avvistamento di due piroscafi da carico piccolo tonnellaggio,un piroscafo passeggieri medio tonnellaggio.la seconda zona compresa tra meridiani 12°30' et 13°30' e da parallelo 38°50 sino a parallelo 39°40' era stata esplorata solo parzialmente.Tali informazioni,alle ore 2300 ~~venivano~~ inviate al C.C.N.S. di Elmas per la comunicazione a Marisardegna.
Alle ore 2115 tramite C.C.N.S. ~~xxxx~~ Elmas perveniva da Marisardegna :
" 021187/./ Pregasi disporre che due aerei da alba domattina esplorino zona mare compresa tra paralleli 39° e 40°20'N et meridiani 11°E e 16°.30 E suddividendola parti eguali onde continuare ricerche motocattera LCPB in deriva con due naufraghi a bordo non ancora ritrovati././ Torpediniera Ardimentosa et Aretusa collaborano ricerche /./Qualora fosse possibile avere più di due aerei zona sia allungata verso E.M. e verso Ponente/./ F.to.AMMIRAGLIO SOLARI.
Alle ore 2300 veniva richiesta ad Elmas conferma dei dati relativi ai meridiani citati

2422
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 780017

2423

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

nel messaggio GP1187 su riportato e nel contempo si ordinava l'approntamento di aerei per le ore 0700 dell'indomani.La correzione perveniva alle ore 0010 e modificava il meridiano 16°30'E in 13°30'E.

Alle ore 0300 si trasmetteva a Vigna di Valle la richiesta di approntamento dell'idro ASRP per le ore 0640 del giorno 31 ed in tale occasione veniva contestata al Ten.CAPUTO, Capo Equipaggio dell'ASRP nella missione del giorno 29,la posizione nella quale era stata segnalata la motozattera LCF8.Il Ten.CAPUTO riconosceva che in effetti doveva esservi stato un errore perchè nel volo di ritorno alla Base era stato riscontrato un forte apporto verso levante.Secondo dichiarazione dell'Ufficiale la LCF8 avrebbe dovuto trovarsi il giorno 29 a 20°.30' di volo da Penna su rotta vera 193°.

Tale conferma dell'errore che ne c'era stato materialmente tempo d'indagare e che inconsciamente ci sperava sempre venisse superato dall'avvistamento delle motozattere da parte dei velivoli in volo o delle topediniere,costituiva un fatto nuovo che comportava il riesame accurato della situazione di LCF8 in funzione dei venti spirati il 29 e 30 Ottobre.Si provvedeva pertanto a richiedere all'Ufficiale Geofisico di servizio l'approntamento delle carte dei venti al livello del mare in varie ore dei giorni suddetti e,sulla base degli elementi ottenuti,si cercava di inquadrare la zona ove la motozattera avrebbe dovuto trovarsi.

Alle ore 2100 da Vigna di Valle si avvertivano che per le difficoltà derivanti dal vento e dallo stato del lago il rifornimento del Cant.z 506 veniva previsto difficile e lunge nel mattino successivo per cui la partenza non sarebbe stata possibile prima delle ore 0930.-

31 OTTOBRE 1946

Alle ore 0010 pervenne all'Aeroporto di Palermo l'ordine di operazione per velivolo 382. ASRP con telegramma SVM 0700/XV /./ In esso si disponeva esplorazione nella zona tra meridiani 12°E et 14°E e paralleli 39°N e 40°20'N e si ordinava di segnalare eventuali avvistamenti di navi e motozattere; per queste ultime la posizione avrebbe dovuto essere controllata da rdg. bordo a 360 rdg. a terra. Il velivolo inoltre riceveva ordine di avvistamento motozattere LCF8 rimaneva in zona.

Alle ore 0050 si segnalava a Supermarina il programma della ricerche aereo disposto per il giorno in corso e le difficoltà che si attendevano per il rifornimento da A.S.R.O. a Vigna di Valle ove condizioni del lago ed il vento erano ancora peggiori.-

Alle ore 0120 si trasmetteva ad Elmas l'ordine di operazioni per A.S.S.U.3.

Alle ore 0125 si raccomandava alle C.A.V. di Ventocelle e Cagliari di fare attento ascolto rdg. dall'alba per A.S.R.U-A.S.R.U3 e ASRP.+

Alle ore 0730 A.S.R.U3 partiva in volo da Elmas per la zona assegnatagli e compresa tra i meridiani 11°E. e 12°E. e paralleli 39°N. e 40°40'N.; per il rimanente i suoi ordini erano analoghi a quelli dati ad A.S.R.P.-

Alle ore 0815 si trasmetteva a Vigna di Valle l'ordine di operazione per A.S.R.O. nello intento di apronare così il personale che era già al lavoro.

1015

Alle ore 0836 ASEU3 segnala l'avvistamento fatto alle ore 0825 del piroscafo FREDERICH RENOIR in posizione 39°.1N ed 11°10'E e diretto per N.
Alle ore 0905 ASEU3 dà il bollettino meteorologico-Visibilità Km.1.500 -Vento 30 Kmh/ da S.W. - nebulosità 10/10 Mare agitato.
Alle ore 0928 si segnalava a Marisardegna che il riesame dei dati di volo di ASEP del giorno 29 facevano ritenere che l'avvistamento di LUPO dovvva essere avvenuto circa Km.80 più a levante del punto segnalato.
In tanto i dati forniti dai bollettini meteo di Roma - Napoli -Cagliari prospettavano una situazione meteorologica allarmante e gli Aeroporti dell'Urbe e di Centocelle venivano vietati per allagamento.
Fu necessario pertanto prendere in esame accurato tutti i dati possibili per evitare che i velivoli soccorso fossero sorpresi da qualche fortunale.
Le previ della C.A.F. di Napoli segnalavano l'approssimarsi di una occlusione e tempo graduale peggioramento.Le previ della C.A.F. di Centocelle segnalava precipitazioni a carattere di rovescio per altre due -tre ore e previsione di successivo sensibile miglioramento sino alle prime ore della sera.Conosciuta la presenza del velivolo 2488 in posizione 39°47' e 12°47 gli veniva richiesto il bollettino e gli si ordinava l'osservazione per la motozattera.
Alle ore 0931 -2488 segnalava volo a m.200 con nubi a 300 - copertura 9/10 cielo quasi coperto visibilità Km.4 vento da SE mare grosso -temperatura 16°- vento in quota 250° - Km.20 ora. Da Napoli successivamente si apprendeva una tendenza a miglioramento del tempo per cui furono lasciate proseguire le ricerche pur tenendo continuo controllo alle notizie meteorologiche.
Alle ore 1004 da Palermo ad ASEP chiedeva se, stanti le pessime condizioni atmosferiche, dovesse effettuare ricerche.Successivamente, mentre era in corso l'ordine affermativo, Alle ore 1026 giungeva notizia delle sua avvenuta partenza alle ore 1020.
Alle ore 1035, entrati in collegamento con ASEP e gli s'impartivano disposizioni relative al collegamento con unità della M.M.in caso eventuali avvistamenti motozattere.

Alle ore 1052 gli si raccomandò di fare particolare attenzione in zona compresa tra paralleli 39°20' ed 40°N della zona di ricerca assegnatagli tra i meridiani 12 e 14 E.Inoltre richiedeva il bollettino del tempo e la segnalazione di eventuali peggioramenti del tempo.
Alle ore 1102 ICE per Marisardegna chiede posizione velivoli in volo.
Alle ore 1116 gli veniva comunicata quella di ASEP: QTH 39°N-13°E.ASEP segnala anche: tempo alquanto buono -vento deboli dal 2° al 3° quadrante -mare leggermente mosso -scarsa visibilità per foschia.Ciò veniva a confermare le previsioni fatte dalla C.A.F. di Centocelle.
Alle ore 1134 ASEU3 dava QTH ore 1100 - 40° 20'N -11°40'E e segnalava il rientro per fine autonomia.
Alle ore 1218 ASEP richiedeva il bollettino.- ore 1215 tempo buono -venti deboli da 2° e 3° quadrante - mare leggermente mosso -QTH 39° 15 N 14°10'E - novità N. N.
Alle ore 1230 ASEU3 ammarrava ad Elmas.
Alle ore 1230 avendo ricevuto notizia dall'Ufficio Aviazione della M.M. che pareva che l'idrosso avesse avvistato la zattera mancante veniva richiesta conferma a Marisardegna per disporre eventuale rientro di ASEP.
Alle ore 1243 e poi alle ore 1246 giungeva da Marisardegna prima la conferma che tutte le motozattere erano state trovate e poi il messaggio che si trascrive:

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

no fu ricevuta ritenere che l'avvistamento di ieri dovesse essere avvenuto circa Km.50 più a levante del punto segnalato.
In tanto i dati forniti dai bollettini meteo di Roma - Napoli -Cagliari prospettavano una situazione meteorologica allarmante e gli Aeroporti dell'Urbe e di Centocelle venivano vietati per allagamento.
Fu necessario pertanto prendere in esame accurato tutti i dati possibili per evitare che i velivoli soccorso fossero sorpresi da qualche fortunale.
Le previ della C.A.T. di Napoli segnalavano l'approssimarsi di una occlusione e tempo graduale peggioramento.Le previ della C.A.V. di Centocelle segnalava precipitazioni a carattere di rovescio per altre due -tre ore e previsione di successivo sensibile miglioramento sino alle prime ore della sera.Conosciuta la presenza del velivolo 948 in posizione 39°47' e 12°47 gli veniva richiesto il bollettino e gli si ordinava l'osservazione per la motocattera.
Alle ore 0931 -948- segnalava: volo a m.200 con nubi a 500 - copertura 9/10 cielo quasi coperto visibilità Km.4 vento da SW mare grosso -temperatura 14°- vento in quota 250° - Km.20 ora. Da Napoli successivamente si apprendeva una tendenza a miglioramento del tempo per cui furono lasciato proseguire le ricerche pur tenendo continuo controllo alle notizie meteorologiche.
Alle ore 1004 da Palermo ex ASRP chiedeva se, stanti le pessime condizioni atmosferiche, dovesse effettuare ricerche. Successivamente, mentre era in corso l'ordine affermativo, alle ore 1026 giungeva notizia della sua avvenuta partenza alle ore 1020.
Alle ore 1035, entrati in collegamento con ASRP e gli s'impartivano disposizioni relative al collegamento con unità della M.M.in caso eventuali avvistamenti motocattero.

Alle ore 1052 gli si raccomandò di fare particolare attenzione in zona compresa tra paralleli 39°20' et 40°N della zona di ricerca assegnatagli tra i meridiani 12 e 14 E.Inoltre richiedeva il bollettino del tempo e la segnalazione di eventuali peggioramenti del tempo.
Alle ore 1102 ICH per Marisardegna chiedeva posizione velivoli in volo.
Alle ore 1116 gli veniva comunicata quella di ASRP : QTH 39°N-13°E.ASRP segnalava anche: tempo alquanto buono -vento deboli dal 2° al 3° quadrante -mare leggermente mosso -scarsa visibilità per foschia.Ciò veniva a confermare le previsioni fatte dalla C.A.V. di Centocelle.
Alle ore 1134 ASRP3 dava QTH ore 1100 - 40° 20'N -11°40'E e segnalava il rientro per autonomia.
Alle ore 1218 ASRP richiedeva il bollettino. = ore 1215 tempo buono -venti deboli da 2° e 3° quadrante - mare leggermente mosso -QTH 39° 15 N 14°10'E - novità N. N.
Alle ore 1230 ASRP) ammarrava ad Elmas.
Alle ore 1230 avendo ricevuto notizia dall'Ufficio Aviazione della M.M. che pareva che l'Animoso avesse avvistato la motora mancante veniva richiesta conferma a Marisardegna per disporre eventuale rientro di ASRP.
Alle ore 1243 e poi alle ore 1246 giungeva da Marisardegna prima la conferma che tutte le motocattere erano state trovate e poi il messaggio che si trascrive:

1014

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

" P.A.P.A. da Maddalena a Comando Aeronautica per Col. L. MONTE: torpediniere Ardimentoso abet ritrovate in latitudine 39°30' et longitudine 12°25' ambedue ma sattere ancora mancanti con naufraghi in buone condizioni /./ Aerei possono subito rientrare tutti /./ Ringrazio vivamente assistenza prestata et attiva collaborazione /./
Ammiraglio SOLARI.

Nel tempo intercorso tra le due comunicazioni si ordinava ad ASRF di rientrare a Guidonia dando ogni 30' il bollettino

Alle ore 1318 veniva inviato a Marisardegna il seguente messaggio:

" 311312 Ammiraglio SOLARI da C.C.R.S. Roma
Lieto ritrovamento sattere et naufraghi da parte Ardimentoso/./Ringrazio per sue parole riguardo collaborazione Aeronautica Militare /./Rientro velivoli già disposto/./
Col. DAL MONTE.

Alle ore 1350 ASRF atterrava a Guidonia ove il tempo in miglioramento consentiva l'atterraggio.

Alle ore 1445 si comunicava telegraficamente all'Ufficio di Stato Maggiore dell'A.M. che:
"Marina habet rintracciato tutte motosattere disperse /./ velivoli soccorso rientrati rispettive basi /./ Segnalasi ottimo comportamento equipaggi et ottimo funzionamento servizio R.T. /./ Funzionamento C.C.R.S. Cagliari et Roma ottimo malgrado moltiplicato lavoro provocato da cattive condizioni atmosferiche che hanno messo dura prova personale et mezzi collegamento per assistenza at velivoli servizio corrieri/./Col.DAL MONTE.

Tutte le operazioni relative alla ricerca delle motosattere sono state dirette dal Capo del Servizio Ricerca Soccorso e dal Capo del C.C.R.S. da Roma.

oooooooooooOOOOOOOOOooooooooooo

Devesi segnalare che dalle ore 1030 alle 1300 del 31/10 i mezzi di collegamento del Servizio Ricerche Soccorso raccolti nella stanza adibita ad Ufficio Operazioni del C.C.R.S. di Roma ,hanno raggiunto la saturazione e nel locale,nonostante l'aerazione discontinua,il personale,aveva raggiunto il limite della possibilità di lavoro.
Il temporale scatenatesi nella zona di Roma nella mattinata ,oltre ai disturbi diretti provocati nel servizio Radiotelegrafico ,obbligato a dirottare vari velivoli diretti a Roma ed il lavoro relativo si ripercosse nel traffico ingente del Servizio Soccorso di cui solo una parte di quello effettuato per la ricerca delle motozattere risulta elencato nella relazione che precede. Si segnala ad esempio che per il solo lavoro ordinario del Servizio Ricerca e Soccorso dalle ore 1000 alle ore 1200 circa si è dovuto provvedere ad iniziare e portare atermine anche le ricerche di 4 velivoli(stranieri)i cui risultati giunti agli aeroporti di destinazione in Italia ed all'Estero.

Devesi segnalare come degni di encomio per lo zelo,attività ed impiego dimostrati nell'esecuzione delle missioni di ricerca svolta nei giorni 29 -30 e 31 Ottobre:
- La Sezione Idrovolanti di Elmas che oltre ad assicurare l'impiegabilità del velivolo Cant.z 506 ASRF3,riusciva il giorno 31 a rendere efficente un altro velivolo per consentire una eventuale intensificazione delle ricerche.
-La Sezione Idrovolanti soccorso di Vigna di Valle che ha dovuto affrontare un lavoro faticosissimo per assicurare il rifornimento e l'impiego dell'unico ex Cant.z efficente tutto disponibile,e [illegible] condizioni quasi proibitive del lago [illegible]

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

dando ogni 30' il bollettino
Alle ore 1318 veniva inviato a Marisardegna il seguente messaggio:
" 311312 Ammiraglio SOLARI da C.C.R.S. Roma
Lieto ritrovamento sattiere et naufraghi da parte Ardimentoso/./Ringrazio per sue parole riguardo collaborazione Aeronautica Militare /./Rientro velivoli già disposto/./ Col. DEL MONTE.
Alle ore 1350 ASRP atterra a Guidonia ove il tempo in miglioramento consentiva l'atterraggio.
Alle ore 1445 si comunicava telegraficamente all'Ufficio di Stato Maggiore dell'A.M. che: "Marina habet rintracciate tutte motozattere disperse /./ velivoli soccorso rientrati rispettive basi /./ Segnalasi ottimo comportamento equipaggi et ottimo funzionamento servizio R.T. /./ Funzionamento C.C.R.S. Cagliari et Roma ottimo malgrado moltiplicato lavoro provocato da cattive condizioni atmosferiche che hanno messo dura prova personale et mezzi collegamento per assistenza ai velivoli servizio corrieri/./Col.DEL MONTE.
Tutte le operazioni relative alla ricerca delle motozattere sono state dirette dal Capo del Servizio Ricerca Soccorso e dal Capo del C.C.R.S. di Roma.

cccccccccccccccccccccccccccc

Devesi segnalare che dalle ore 1030 alle 1300 del 31/10 i mezzi di collegamento del Servizio Ricerche Soccorso raccolti nella stanza adibita ad Ufficio Operazioni del C.C.R.S. di Roma, hanno raggiunto la saturazione e nel locale, nonostante l'abbeggazione dimostrata, il personale, aveva raggiunto il limite della possibilità di lavoro.
Il temporale scatenatosi nella zona di Roma nella mattinata, oltre ai disturbi diretti provocati nel servizio Radiotelegrafico, ha obbligato a dirottare vari velivoli diretti a Roma ed il lavoro relative ai ripercussi nel traffico ingente del Servizio Soccorso di cui solo una parte di quello effettuato per la ricerca delle motozattere risulta elencato nella relazione che precede. Si segnala ad esempio che per il solo lavoro ordinario del Servizio Ricerca e Soccorso dalle ore 1000 alle ore 1200 circa si è dovuto provvedere ad iniziare e portare atermine anche le ricerche di 4 velivoli(stranieri)? non risultati giunti agli aeroporti di destinazione in Italia ed all'Estero.

Devesi segnalare come degni di encomio per lo zelo, attività ed impiego dimostrati nell'esecuzione delle missioni di ricerca svolta nei giorni 29 -30 e 31 Ottobre:
- la Sezione Idrovolanti di Elmas che oltre ad assicurare l'impiegabilità del velivolo Cant.z 506 ASEU3, riusciva il giorno 31 a rendere efficente un altro velivolo per consentire una eventuale intensificazione delle ricerche.
-La Sezione Idrovolanti soccorso di Vigna di Valle che ha dovuto affrontare un lavoro faticosissimo per assicurare il rifornimento e l'impiego dell'unico [redacted] Cant.z 506 efficente disponibile, e [redacted] condizioni quasi proibitive del lago [redacted] e del vento complicate dalla impossibilità di mettere in secco il velivolo stesso.
-L'equipaggio dell'SRP dello Stormo B di Guidonia che, pur non avendo mai lavorato alle dipendenze del Servizio Ricerca e Soccorso, ha dimostrato una serietà ed un addestramento tecnico professionale elevatissimo ed ha assicurato in modo perfetto il collegamento R.T.-Tale equipaggio era composto da:

Capitano Pilota A F E R N A Ettore
Maresc. " A L E M A N N O Luigi
Serg.Magg.Mot. F I O R I Luigi
" " Mare. M A R E [redacted] Alfio

1013

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

Maresc. Ant. T O R E L L I Corinto

-Il Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso (C.C.R.S.) di Elmas che pur essendo costituito da solo ...70.... giorni ha svolto i suoi compiti in modo sicuro ed ha provveduto d'iniziativa ad assicurare il collegamento con gli Enti della Marina Militare della Sardegna che dirigevano le operazioni di ricerche marittime.

-Il Centro Coordinamento Ricerche e Soccorso (C.C.R.S.) di Romasul quale è pesato tutto il compito organizzativo direttivo delle operazioni;compito bene assolto malgrado l'ambiente infelice nel quale il lavoro deve essere svolto.Tale C.C.R.S. pur essendo quello che coordinava e assomma,per l'ubicazione e perchè parte integrante della Direzione del Servizio,quasi tutto il lavoro che affluisce ai C.C.R.S. periferici dispone di locali ~~minori~~ e per di più inadatti,di qualsiasi altro C.C.R.S..-

OSSERVAZIONI E RILIEVI

Da un riesame delle operazioni svolte si è rilevato:

1) E' necessario che i Radiogoniometri fissi abbiano una portata maggiore per poter dare rilevamenti sicuri almeno nello spazio di un mare per nbi quasi interno come il Tirreno.

2) L'autonomia dei velivoli Cant.s.506 in queste particolari operazioni si è dimostrata poco sufficente per cui si riterrebbe opportuno,non disponendo di altri Idrovolanti di pari qualità ma di autonomia maggiore, di predisporre altre basi di appoggio e rifornimento,da poter impiegare in caso di bisogno.Si segnalano per l'eventuale rifornimento parziale ai soli fini di amarreggio per rifornimenti e pernottamento quella di Olbia,Orbetello,Nisida e Palermo.

3) L'apparecchio S62 si è dimostrato molto adatto come autonomia e come impianto R.T. alle lunghe ricognizioni in mare in quanto toglie a chi lo deve impiegare l'assillo continuo del fattore autonomia.In caso di avvistamento l'S62, può permanere sicuramente in zona ad attendere e guidare a mezzo radio-goniometria l'arrivo dei mezzi Marini ed aerei di soccorso.Devesi accertare la possibilità di comodità di osservazione, che in ogni caso potrebbero essere agevolmente create su alcuni esemplari che si ritenesse di adibire al Servizio Ricerca e Soccorso.Con l'occasione si segnala che la Base Operazioni Americana di Ciampino dispone addirittura di una "Fortezza" ~~Volante~~ attrezzata per il soccorso.

4) E' necessario che il collegamento tra il Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Roma e quelli delle isole sia assicurato assolutamente con una frequenza diversa da quella impiegata per il collegamento con i velivoli in missione.C'è da domandarsi cosa sarebbe avvenuto se con il Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Catania attivato si fosse dovuto assicurare anche solo il regolare traffico con esso!

5) La frequenza Radiofonica del S.A.T.A. di Centocelle -Kc/s.6440- disturba la ricezione su Kc/s.6500, tanto che si è dovuto fare interrompere ,durante i giorni 30-31 delle prove in corso.

() L'amplificatore telefonico Inglese messo in servizio nel Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Roma,pur presentando d'inconvenienti noti di quelli commutabili ad una sola via ,funziona bene ed in modo efficente;per cui si prospetta l'opportunità di chidere all'A.F.S.C. di cederne almeno 5 esemplari al Servizio Ricerca e Soccorso con una congrua scorta di valvole.Tale amplificatore del tipo " Telephone set F HIGH Power n°1 MK II YA 6244

7) E' necessario che periodicamente,almeno una volta al mese,un tecnico incaricato dall'Ispettorato per le Telecomunicazioni,provveda alla verifica ed al controllo del-

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

OSSERVAZIONI E RILIEVI

Da un riesame delle operazioni svolte si è rilevato:

1) E' necessario che i Radiogoniometri fissi abbiano una portata maggiore per poter dare rilevamenti sicuri almeno nello spazio di un mare per noi quasi interno come il Tirreno.

2) L'autonomia dei velivoli Cant.z.506 in queste particolari operazioni si è dimostrata poco sufficente per cui si riterrebbe opportuno, non disponendo di altri Idrovolanti di pari qualità ma di autonomia maggiore, di predisporre altre basi di appoggio e rifornimento, da poter impiegare in caso di bisogno. Si segnalano per l'eventuale rifornimento parziale ai soli fini di ammarreggio per rifornimenti e pernottamento quella di Oliva, Orbetello, Nisida e Palermo.

3) L'apparecchio 382 si è dimostrato molto adatto come autonomia e come impianto R.T. alle lunghe ricognizioni in mare in quanto toglie a chi lo deve impiegare l'assillo continuo del fattore autonomia. In caso di avvistamento l'382 può permanere sicuramente in zona ad attendere e guidare a mezzo radio-goniometria l'arrivo dei mezzi Marini od aerei di soccorso. Devesi accertare la possibilità di comodi di osservazione, che in ogni caso potrebbero essere agevolmente create su alcuni esemplari che si ritenesse di adibire al Servizio Ricerca e Soccorso. Con l'occasione si segnala che la Base Operazioni Americana di Ciampino dispone addirittura di una "Fortezza" attrezzata per il soccorso.

4) E' necessario che il collegamento tra il Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Roma e quelli delle isole sia assicurato assolutamente con una frequenza diversa da quella impiegata per il collegamento con i velivoli in missione. C'è da domandarsi cosa sarebbe avvenuto se con il Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Catania attivato si fosse dovuto assicurare anche solo il regolare traffico con esso!

5) La frequenza Radiofonica del S.A.T.A. di Centocelle -Kc/s.6440- disturba la ricezione su Kc/s.6500, tanto che si è dovuto fare interrompere, durante i giorni 30-31 delle prove in corso.

6) L'amplificatore telefonico Inglese messo in servizio nel Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Roma, pur presentando d'inconvenienti noti di quelli commutabili ad una sola via, funziona bene ed in modo efficente; per cui si prospetta l'opportunità di chidere all'A.F.S.C. di cederne almeno 5 esemplari al Servizio Ricerca e Soccorso con una congrua scorta di valvole. Tale amplificatore del tipo " Telephone set F HIGH Power n°1 MK II YA 6244

7) E' necessario che periodicamente, almeno una volta al mese, un tecnico incaricato dall'Ispettorato per le Telecomunicazioni, provveda alla verifica ed al controllo dell'efficienza degli impianti r.d.g. di bordo dei velivoli delle Sezioni Soccorso. Ciò perché in diverse occasioni é stato notato come il loro funzionamento per vetustà o peraffetto della salsedine, lasciasse a desiderare.

8) Per un approfondito esame dello svolgimento delle ricerche da parte dei velivoli impiegati è stato richiesto alle Sezioni Soccorso ed al Comando Stormo "T" la ricostruzione grafica del volo mediante i dati di navigazione.

9) E' necessario che venga effettuato un volo di collaudo alle frequenze di esercizio, dopo ogni intervento di manutenzione effettuato, come di normale —

IL CAPITANO DI CORVETTA
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

1012

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 780017

ELENCO DEGLI EQUIPAGGI DI VOLO CHE HANNO PRESO PARTE ALLE OPERAZIONI DI RICERCA DELLE MOTOSILURANTI NEI GIORNI 29 + 30 + 31 OTTOBRE 1945.-

Cante.2.506 - ASMU3 Elmas 29/ Ott.

1° Pil. S E R N I Ambrogio Maresc.
2° " S E D D A Remo "
Osserv. C A P P A Z O N I Giacomo Ten.Vasc.
Marc. P U D D U Santino 1° Av.
Mot. P O D G O R N I E Dario Av.Sc.
Mont. L E T T O R I Virgilio Av.Sc.

Cant.z.506 -ASMU3 Elmas 30/Ott.

1° Pil. F A S C I O L O Carlo Maresc.
2° " G A Z I C H Ignazio Serg.
Osserv. C O P P A Z O N I Giacomo Ten.Vasc.
Marc. B I T T I G H E S U Matteo 1° Av.
Mont. S C I S C N A Salvatore 1° Av.
Mot. DE NICOLA Pasquale 1° Av.

Cant.z.506 - ASMU3 Elmas 31/Ott.

1° Pil. T U L U I Francesco Cap.
2° " M A G H A R I O Vincenzo Serg.M.
Osserv. S T A Z I Sante Ten.V.
Marc. B I T T I G H E S U Matteo 1° AV.
Mont. S C A M U Giovanni 1° Av.
Mot. D'A L U I S I O Filandro Av.Sc.

Cant.z. 506 -ASMO Vigna di Valle 29/Ott.

1° Pil. C A P U T O Salvatore Ten.
2° " G I O M I Sergio Maresc.
Osserv. S C R I C C I A U I Luciano Ten.V.
Marc. L A T T A R I Vincenzo Maresc.
Mot. B R U F A T T O Virgilio Av.Sc.
Mot. V I R G I L I O Vincenzo Av.Sc.

Cant.z. 506 - ASMO Vigna di Valle 30/Ott.

1° Pil. A N G E L E R I S.Ten.
2° " B U R A T T I Giuseppe Serg.
Osserv. M E T A L L O Antonio Ten.V.
Marc. P I L I B E R T I Marco Serg.
Mot. C O P P O L A Cosimo Av.Sc.
Mot. L O M B A R D O T T I Giovanni Av.Sc.
[illegible] Giovanni Serg.

S.82 1+ Gruppo- Sterno"P"Guidonia 30-31/10

1° Pil. A P R E A Stefano Cap.
2° Pil. A L E M A N N O Luigi Maresc.
Mot. F I O R I Luigi Serg.M.
Marc. M A R E Alfio Serg.M.
Mont. T O R E L L I Corinto Maresc.

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

Cante.2.506 - ASRU3 Elmas: 29/ Ott.

1° Pil. S E R R I Ambrogio Maresc.
2° " Z E D D A Remo "
Caserv. C A P P A R O N I Giacomo Ten.Vasc.
Marc. P U D D U Santino 1° Av.
Mot. P O D G O R N I K Dario Av.Sc.
Mont. L O T T O R I Virgilio Av.Sc.

Cant.z.506 -ASRU3 Elmas 30/Ott.

1° Pil. F A S C I O L O Carlo Maresc.
2° " G A Z I C H Ignazio Serg.
Caserv. C O P P A R O N I Giacomo Ten.Vasc.
Marc. B I T T I C H E S U Matteo 1° Av.
Mont. S C I E C N A Salvatore 1° Av.
Mot. DE NICOLA Pasquale 1° Av.

Cant.z.506 - ASRU3 Elmas 31/Ott.

1° Pil. T U L U I Francesco Cap.
2° " M A G N A R I O Vincenzo Serg.M.
Caserv. S T A S I Mante Ten.V.
Marc. B I T T I C H E S U Matteo 1° AV.
Mont. S C A M U Giovanni 1° Av.
Mot. Dea L U I S I O Filandro Av.Sc.

Cant.z. 506 -ASRO Vigna di Valle 29/Ott.

1° Pil. C A P U T O Salvatore Ten.
2° " C I O N I Sergio Maresc.
Caserv. S C R I G I A N I Luciano Ten.V.
Marc. L A T T A N Z I Vincenzo Maresc.
Mot. B R U N A T T O Virgilio Av.Sc.
Mot. V I R G I L I O Vincenzo Av.Sc.

Cant.z. 506 - ASRO Vigna di Valle 30/Ott.

1° Pil. A N G E L E R I S.Ten.
2° " B U R A T T I Giuseppe Serg.
Caserv. M E T A L L O Antonio Ten.V.
Marc. P I L I B E R T I Marco Serg.
Mot. C O P P O L A Cosimo Av.Sc.
Mot. L O M B A R D O T T I Giovanni Av.Sc.
Infermi C A N N I C E O Giovanni Serg.

S.Z 1° Gruppo- Stormo"F"Guidonia 30-31/10

1° Pil. A P R E A Ettore Cap.
2° Pil. A L E M A N N O Luigi Maresc.
Mot. F I O R I Luigi Serg.M.
Marc. M A R E Alfio Serg.M.
Mont. T O R E L L I Corinto Maresc.

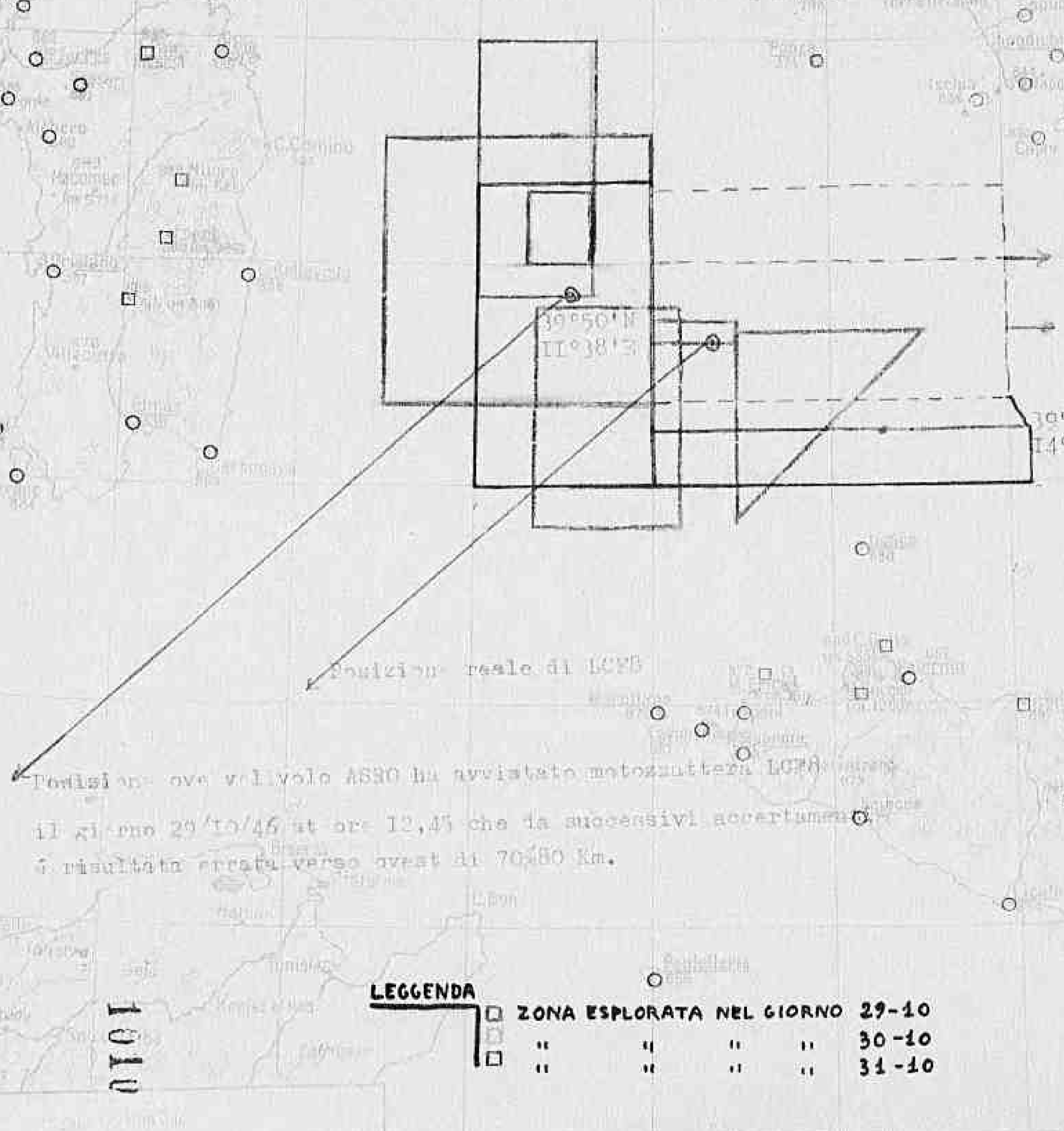
1011

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

2432

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

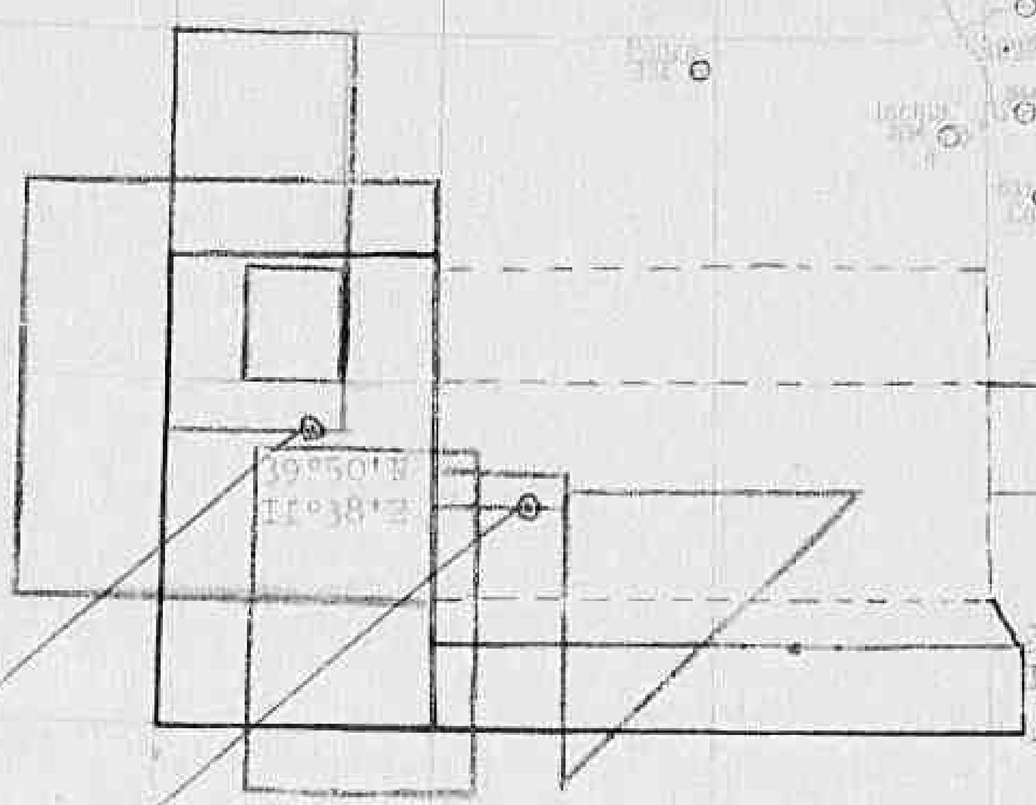
AREE ESPLORATE DAI VELIVOLI DI SOCCORSO - ASRO-ASRU3-ASRP - NEI GIORNI 29-30-31/ RICERCA MOTOZ



2433

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

ATE DAI VELIVOLI DI SOCCORSO - ASRO-ASRU3-ASRP - NEI GIORNI 29-30-31/10/46 PER RICERCA MOTOZATTERE



Zona di ricerca [illegible]
giorno 31/10 di ASRP e non più esplorata in quito
al ricupero di LCF 8 da parte della Marina M.

Zona particolarmente raccomandata
ad ASRP

Zona esplorata da
ASRP il 31/10/46 [illegible]

[illegible] posizione reale di LCVP

[illegible] velivolo ASRO ha avvistato motozattera LCVP
[illegible]/10/46 ut ore 12,45 che da successivi accertamenti
[illegible] verso ovest ut 70/80 Km.

LEGGENDA

- ZONA ESPLORATA NEL GIORNO 29-10
- " " " " 30-10
- " " " " 31-10

2454

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

Lib 48/1/a.. 30

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

TO :- Air Forces Sub-Commission,H.Q.,A.C.,Rome.

DATE :- 15th November 1946.

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V. VENICE

Enclosed herewith for your information is a translation of the monthly report on the functioning of C.A.V.Venice .

J.W. TURNER F/LT
Commanding
A.F.S.C. Milan;

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

AIR FORCES SUB-COMMISSION A.C. MILAN

1009

2435

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

3B

FROM :- C.A.V. VENICE.

TO :- A.F.S.C. MILAN.

DATE :- 1st November 46.

REF :- 289/V1.

TRANSLATION

RE :- Monthly report for the month of October of C.A.V. Venice.

1. Installations and organisation of the centre :- see previous report.
2. Personnel strength.

Magg. BERTOTTO CArlo	Centre Director.
Cap. FILIPPETTI Vincenzo	Controller
Ten. PRETTO Walter	Controller
S.Ten. BRUGIATELLI Silvano	Interpreter Controller
M.llo CEI Adriano	Secretary
Serg. DE BIASIO Virgilio	Secretary
Av.Sc. CORTICELLI Giorgio	Interpreter
" " SMOGLIAN Pietro	Runner
Iº Av. PASCOLO Libero	Marconista
Civil.ROTELLI Iolanda	Interpreter

3. Telephone Lines efficiency :- see previous report . The line with Gorizia has not been yet connected.
4. W/T. Apparatus R.T. transmitting and receiving apparatus have always been efficient, their power is restricted as noted by D.S.R.S. of Centocelle.

2430

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

5. Telephone communications:- have been fairly good; Frequent interruptions on the Rome-Venice line and low tension on the circuit Venezia-Udine.

6. R.T. Communications The R.T. station of this Centre is connected daily with the aircraft of the S.Andrea seaplane base and with Centocelle station.

7. Transport This centre is still uprovided of a motor boat which is very necessary for the colleetion of urgent Allied messages, and for the liaison with the S.Andrea Seaplane base. The motor-boat which was assigned to this centre by the Direzione Servizi has been annexed to the S.Andrea Seaplane base. (see previous report regarding this motorboat.

8. Cartographical situation :-

1 Italy map scale 1/200.000
1 Europe map " 1:1.000.000
1 North Italy map scale 1:200/000
1nautical map of this centre's zone scale 1:273.000
2 nautical Italy map scale 1:1.000.000
1 radiogonometer map scale 1:500.000
1 " " " 1:100.000

To complete the series ordered by Stato Maggiore with letter dated 6/4/46 we need the following maps :-
1 serie of aeronautical maps of the Mediterraneum Zome 1:1.000.000
1 Aeronautical map scale 1:500.000
1 Europe map scale 1:200.000

9. Publications We have Code M.A/S and U.T.2.

10. Centre Activity

a) Rescue opeartions :- N.N.

b) Rescue practises :- The following practises have taken place :
16/10 During the flight Brindisi-Venezia of a Cant Z experiments of radio connections were carried out.
18/10 The plane was connected from the ground and the ~~xxxx~~ plane connected Venice and Bologna from the air.
23/10 As above.
26/10 During the flight back to Brindisi of a Cant Z of S.Andrea seaplane base practises of radio communications and RDG connections have been ~~effected~~established.
30/10 Under request of Udine Allied Government a practise of dropping a small boat was effected.We have not been able to recover the small boat afterwards. In the same practise RDG connections were made.

2437

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

11. Normal defects N.N.

12. Proposals and opinions.

This centre is in great need of a clock which has never been allotted by Venice Unit.

We ask you to intervene in the motor boat matter.

We also ask you to sollicitate the allotment of the motor vedette of great importance in winter owing to the fact that very often the Cant aircraft cannot land because of bad sea conditions.

We understand that the 2nd Z.A.T. will not effect the telephone connection with Gorizia having met with technical difficulties. We have not yet been able to obtain from them an explanation of the reason.

As this connection is of interest to the Allies we request whether you deem it advisable or not to intervene with the Telecommunication department.

MAJOR BERTOTTO

2438

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

SPECCHIO RICHIESTA NOTIZIE VELIVOLI ESEGUITA DAL CENTRO SOCCORSO DI VENEZIA NEL MESE DI OTTOBRE :

CCRS	numero richieste	tipo aerei	matricola	nom. R.T.	pil	naz.	base	Partito da	Ora	Destinazione	ATA	SEGNALATO da
	I	Beuker	181	-	-	-	-	Treviso		Ciampino		Centocell
	I	C.47	6310	-	-	Br				Milano	2,45	Trevi
	I	Auster	524	-	-	Br		Campofor.	16,45	Venezia	18,00	Udine
	1	C.47	0910	-	-	-	-	Capodichino		Treviso		Treviso
	1	C.47	3366					Wiesbaden		Udine		Centocell
	1	Harvard	K914					Ciampino	08;30	Treviso	10,50	Treviso
	1	Auson	634					Capodichino	14,00	Opel		Centocelle
	1	C.47	5110					Monaco	09,29	Treviso		Centocelle
	1	skymaster	00CBE					Bruxelle	15,33	Castel Benito		Centocelle
	1	Spitfire	619					Bologna	09,28	Iesi		Centocelle
	1	Saiman 202	--					Pescara	12,20	Bologna		Bologna
	1	C.47						Bari		Treviso		Treviso
												TOTALE V
												TOTALE VE

2434

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

AL CENTRO SOCCORSO DI VENEZIA

base	Partito da	Ora	Destinazione	ATA
-	Treviso		Ciampino	
			Milano	2,45
	Campofor.	16,45	Venezia	18,00
-	Capodichino		Treviso	
	Wiesbaden		Udine	
	Ciampino	08;30	Treviso	10,50
	Capodichino	14,00	Opel	
	Monaco	09,29	Treviso	
	Bruxelle	15,33	Castel Benito	
	Bologna	09,28	Iesi	
	Pescara	12,20	Bologna	
	Bari		Treviso	

SEGNALATO da	giorno e ora	trovato a	Giorno e ora
Centocelle	9 - 11,00	Treviso	9 - 11,20
Trevi[illegible]	10 - 11,20	Milano	10 - 11,20
Udine	10 - 17,50	Venezia	10 - 17,50
Treviso	14 - 13,30	Capodichino	14 - 13,40
Centocelle	14 - 15,40	nò	
Treviso	16 - 14,00	Ciampino	16 - 14,00
Centocelle	16 - 16,00	no	
Centocelle	17 - 18,35	no	
Centocelle	20 - 09,15	no	
Centocelle	20 - 14,00	no	
Bologna	20 - 16,10	no	
Treviso	16 - 16,35	no	

TOTALE VELIVOLI RICERCATI : 12

TOTALE VELIVOLI TROVATI : 6

20

AIR HEADQUARTERS,
ROYAL AIR FORCE, ITALY.

AIR STAFF INSTRUCTION.
NO. 4. OF 1946.

AIR SEA AND AIR LAND RESCUE ARRANGEMENTS.

PART I. (EXTERNAL).

INTRODUCTION.

1. These orders are to be read in conjunction with AMO A791/46 and Headquarters Med/M.E's Air Traffic Instructions, Sect 11. The British Organisation is centred on MALTA. These orders cover the assistance to be given by this command to A.O.C. L.L.T. The areas to be covered by these orders cover the whole of the command, i.e. all Italy and parts of Austria, and the sea area over which our aircraft are called upon to fly.

2. It is only possible for air search operations to be carried out by the command in limited areas in the N.E. Italy and S. Austria where our aircraft are stationed. As most of this area is thickly populated and served by good communications it is unlikely that big scale searches would be necessary except over sea or mountainous areas.

3. In the rest of Italy and its sea areas we depend upon the Italian Aircraft Safety organisation and such other aid as may be obtained. The Italian Safety Organisation may be of great assistance in the N.E. where there are Mountain Rescue Teams and in the N. Adriatic which is covered by the Air Sea Rescue Seaplanes stationed at VENICE.

4. The aircraft for whom rescue facilities are to be provided are the aircraft of the command and all aircraft flying to and from R.A.F. Stations, and thro the area.

5. Assistance by the command may also have to be provided for other aircraft in other areas if we receive appeals for help.

6. Aircraft flying under the jurisdiction of A.H.Q. Italy are restricted to the routes laid down in ASI No. 2. except aircraft on training and except when notification is made beforehand.

7. Rescue action may be initiated upon:-

Distress signals from aircraft
Over[illegible] messages.
Reports of observers.

FORCES AVAILABLE AND METHOD OF CONTACT.

R.A.F.

8. The whole of the resources of command are to be prepared to take part in search and rescue if required.

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

INTRODUCTION.

1. These orders are to be read in conjunction with AMO A791/46 and Headquarters Med/M.E's Air Traffic Instructions, Sect 11. The British Organisation is centred on A.H.Q.A. These orders cover the assistance to be given by this command to A.C.C. A.H.Q.A. The areas to be covered by these orders cover the whole of the command, i.e. all Italy and parts of Austria, and the sea area over which our aircraft are called upon to fly.

2. It is only possible for air search operations to be carried out by the command in limited areas in the N.E. Italy and S. Austria where our aircraft are stationed. As most of this area is thickly populated and served by good communications it is unlikely that big scale searches would be necessary except over sea or mountainous areas.

3. In the rest of Italy and its sea areas we depend upon the Italian Aircraft Safety organisation and such other aid as may be obtained. The Italian Safety Organisation may be of great assistance in the N.E. where there are Mountain Rescue Teams and in the N. Adriatic which is covered by the Air Sea Rescue Seaplanes stationed at VENICE.

4. The aircraft for whom rescue facilities are to be provided are the aircraft of the command and all aircraft flying to and from R.A.F. Stations, and thro the area.

5. Assistance by the command may also have to be provided for other aircraft in other areas if we receive appeals for help.

6. Aircraft flying under the jurisdiction of A.H.Q. Italy are restricted to the routes laid down in ASI No. 2, except aircraft on training and except when notification is made beforehand.

7. Rescue action may be initiated upon:-

Distress signals from aircraft
Over[illegible] messages.
Reports of observers.

FORCES AVAILABLE AND METHOD OF CONTACT.

R.A.F.

8. The whole of the resources of command are to be prepared to take part in search and rescue if required.

9. Search and rescue arrangements are controlled and co-ordinated by A.H.Q.I. through the Operations Room, Tel. No. Ext.5. (or Ops Switchboard) at A.H.Q.I. The Duty Controller will call upon the Wings to carry out rescue within their areas and for other wings to assist if necessary.

10. The areas in which units of the command are stationed are divided up and allotted as follows:-

/Contd..... 2.

AIR FORCES SUB-COMMISSION ALLIED COMMISSION 4463

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

[redacted] Wing. The British contin[redacted]d land area West of Long. 13.E.

324 Wing. The land area S of Lat 46, E of Long 13 to Border and the N. Adriatic.

Campo Formido. The British controlled land area E of Long 13 E. West of 14 E and N. of Lat 46 N.

244 Wing. The British controlled land area E of Long 14 E.

11. In these areas the O.Cs of Wings and the O.C. Campo Formido are responsible for organising immediate rescue action wherever it is required. The action taken is to be reported to A.H.Q.I. as soon as possible.

12. In each of these areas a Rescue Officer is to be appointed who is to be responsible to Wing or Station C.Os for the detailed arrangements for rescue in the area and for liaison with the A.H.Q.I. Staff dealing with Air Rescue.

13. The units within these areas are to give any assistance to the O.Cs of the Wings or Station they can.

14. The majority of the aircraft in the Command are Fighters and are not to be employed on prolonged searches or on searches involving intricate navigation, without reference to A.H.Q.I.

15. It is unlikely that prolonged searches will be required, but it may be necessary for aircraft to locate the exact position of aircraft forced down and to report it to the ground rescue party.

16. Two aircraft are to be held at constant availability for air rescue purposes in each of the Wings.

D.F. Stations.

17. The D.F. Fixer and Homer D.F. Stations are to be prepared whenever possible to change to the frequency of an aircraft in distress and are then to endeavour to ascertain its position.

18. The D.F. Fixer Stations are controlled by A.H.Q.I. through the Operations Room.

Radar Stations.

19. These may be contacted through A.H.Q. and be called upon to sweep in the area in which the distressed aircraft is known or suspected to be.

Rescue Equipment.

20. Rescue and survival equipment including that referred to in para. 51. which the aircraft are capable of carrying is to be [redacted] and held in a serviceable condition ready for use if

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

11. In these areas the C.Os of Wings and the O.C. Cargo Forces are responsible for organising immediate rescue action wherever it is required. The action taken is to be reported to A.H.Q.I. as soon as possible.

12. In each of these areas a Rescue Officer is to be appointed who is to be responsible to Wing or Station C.Os for the detailed arrangements for rescue in the area and for liaison with the A.H.Q.I. Staff dealing with Air Rescue.

13. The units within these areas are to give any assistance to the O.Cs of the Wings or Station they can.

14. The majority of the aircraft in the Command are Fighters and are not to be employed on prolonged searches or on searches involving intricate navigation, without reference to A.H.Q.I.

15. It is unlikely that prolonged searches will be required, but it may be necessary for aircraft to locate the exact position of aircraft forced down and to report it to the ground rescue party.

16. Two aircraft are to be held at constant availability for air rescue purposes in each of the Wings.

D.F. Stations.

17. The D.F. Fixer and Homer D.F. Stations are to be prepared whenever possible to change to the frequency of an aircraft in distress and are then to endeavour to ascertain its position.

18. The D.F. Fixer Stations are controlled by A.H.Q.I. through the Operations Room.

Radar Stations.

19. These may be contacted through A.H.Q. and be called upon to sweep in the area in which the distressed aircraft is known or suspected to be.

Rescue Equipment.

20. Rescue and survival equipment including that referred to in para. 51. which the aircraft are capable of carrying is to be obtained and held in a serviceable condition ready for use if required.

21. Flotation gear, reserve water, rations, etc., are to be checked at definite intervals to ensure that they are in good order.

Drills and Rescue Instruction.

22. Practice at abandoning aircraft, and instruction on rescue procedure is to be carried out regularly.

23. These instructions and A.H.Q. A791/1945 are to be made easily available to all crews and appropriate action taken to ensure that they are studied by them. Similar action is to be taken with H.Q. Med/M.E. Air Traffic Instructions Section 11.

1003

Declassified E.O. 12356 Section J.3/NND No. 785017

24. Search Methods.

Single seaters are to be confined to line ahead searches.

25. Searches by visual means are to be carried out at not more than 700 ft.

26. Distance between aircraft on creeping line ahead searches to be at twice visibility distance.

27. Maximum visibility distance to be ½ mile at 500 ft.

28. Aircraft capable of carrying navigators are to be employed on creeping line ahead searches when restricted areas are to be searched and on square searches when a definite position is given.

IAF AND CAV.

29. The Air Sea Rescue facilities provided by the Italian Organisation cover the whole of Italy and its sea areas except the area in the N.E.

30. It has centres (CAVs) at strategical positions throughout the country and through these centres is capable of obtaining all possible aid including that which the Italian Air Force is capable of and any which may be secured from civil and military sources.

31. The normal method of contact with the Italian Organisation is through A.H.Q.I.

32. Each CAV controls a certain number of aircraft that are kept immediately ready for rescue operations. (at 30 mins availability).

33. Neighbouring CAVs are:-

Bases.	Aircraft.	Type.	Tel Nos.
VENICE.	4	Seaplanes.	(Direct line with Ops Board or through MESTRE Exchange Tel.No. VENICE 60657).
LINATE (MILAN)	1	Baltimore.	Milan 53578.

34. The Main CAV at Rome (CENTO CELLE) can be contacted through R.A.F. CIAMPINO or at ROME 471554.

Mountain Rescue.

35. The country being mountainous in many parts, Mountain Rescue Parties have been organised and are available at certain villages and towns. A list of these is held at A.H.Q.I.

36. The services of the Mountain Rescue Organisation may be obtained through A.H.Q.I. Assistance may also be obtained through the nearest Italian

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

27. Maximum visibility distance to be ½ mile at 500 ft.

28. Aircraft capable of carrying navigators are to be employed on creeping line ahead searches when restricted areas are to be searched and on square searches when a definite position is given.

IAF AND CAV.

29. The Air Sea Rescue facilities provided by the Italian Organisation cover the whole of Italy and its sea areas except the area in the N.E.

30. It has centres (CAVs) at strategical positions throughout the country and through these centres is capable of obtaining all possible aid including that which the Italian Air Force is capable of and any which may be secured from civil and military sources.

31. The normal method of contact with the Italian Organisation is through A.H.Q.I.

32. Each CAV controls a certain number of aircraft that are kept immediately ready for rescue operations. (at 30 mins availability).

33. Neighbouring CAVs are:-

Bases.	Aircraft.	Type.	Tel Nos.
VENICE.	4	Seaplanes.	(Direct line with Ops Board or through MESTRE Exchange Tel.No. VENICE 60657).
LINATE (MILAN)	1	Baltimore.	Milan 53578.

34. The Main CAV at Rome (CENTO CELLE) can be contacted through R.A.F. CIAMPINO or at ROME 471594.

Mountain Rescue.

35. The country being mountainous in many parts, Mountain Rescue Parties have been organised and are available at certain villages and towns. A list of these is held at A.H.Q.I.

36. The services of the Mountain Rescue Organisation may be obtained through A.H.Q.I. Assistance may also be obtained through the nearest Italian Aircraft Safety Centre (CAV), which will then get into touch by land line and/or D.R. with the Commandant of the local Carabinere who will organise search and rescue parties.

Army.

37. There are concentrations of British and American army in the area of N.E. Italy and Austria and may be asked to assist in searches for missing aircraft.

/Contd.....4.

1002

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

38. Requests for assistance should be made to the nearest H.Q. as follows:-

Trieste Area.	-	H.Q. 1st Armoured Division.
Gorizia and North to the Austria - Italy Frontier.	-	H.Q. 88 (U.S.) Division.
Austria.	-	H.Q. B.T.A.
Venice.	-	H.Q. 5C Area.
Udine and North to Austria - Italy Border.	-	1 A.F.S.B.
Naples.	-	Caserta Enclave.
Rome.	-	R...A.C.
East Coast (Vicinity of Rimini).	-	21C Area.

Navy.

39. The R.N. may be able to render assistance in the Adriatic, but should be called upon only when a definite position of ditching is known.
40. Nav TRIESTE and Nav VENICE are the naval authorities to whom appeals for help may be made.

Tels... TRIESTE 29641 Ex. 212/213.

VENICE 29447 Operations.

41. They should normally be contacted through A.H.Q.I.

RESCUE ACTION TO BE TAKEN.

Action by Aircraft in Distress.

42. All aircraft crews are to be instructed as follows:

Routes.

43. It is important that aircraft suspecting trouble should fly as close to the scheduled route as possible.

Signals.

44. Aircraft in distress are to make the signals laid down in H.Q. Med/..E's Air Traffic Instructions Sect. 11. Part 4.

45. In Italy British watches are maintained on the following frequencies:-

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

Udine and North to Austria - Italy Border.	-	1 A.F.U.A.
Naples.	-	Oasaria, Malcave.
Rome.	-	R...A.F.
East Coast (Vicinity of Rimini).	-	Pi...ivoli.

H.Q.W.

39. The R.C. may be able to render assistance in the Adriatic, but should be called upon only when a definite position of ditching is known.
40. Nav TRIESTE and Nav VENICE are the naval authorities to whom appeals for help may be made.

Tels... TRIESTE 29641 Ex. 212/213.

VENICE 2947 Operations.

41. They should normally be contacted through A.H.Q.I.

RESCUE ACTION TO BE TAKEN.

Action by Aircraft in Distress.

42. All aircraft crews are to be instructed as follows:

Routes.

43. It is important that aircraft suspecting trouble should fly as close to the scheduled route as possible.

Signals.

44. Aircraft in distress are to make the signals laid down in H.Q. Med/ A.E's Air Traffic Instructions Sect. 11. Part 4.

45. In Italy British watches are maintained on the following frequencies:-

VHF/RT	117.9 Mc.	Button B (Flying control - limited range).
	116.1 "	" C
	117.36 "	" D
HF/RT	6440 Kcs.	Flying Control - limited range.
W.T.	4575 "	Dawn - 1530Z.
	3105 "	1530Z - Dawn.

46. Distress calls should therefore be made first of all on the following:-

/Contd..... 5.

1001

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

VHF RT.	116.1	Mos.	World Guard Button C.
HF/RT.	6440	Kos.	
W/T.	4575	"	Day.
	or		
	5105	"	Night.

Action on the ground (after landing).

47. If an aircraft is forced down in country remote from communications, the crew is to stay with the aircraft unless they are sure of being able to reach means of assistance.

48. If the crew decides to stay with the aircraft, some or all of the following should be used:-

(a) Make aircraft as conspicuous as possible by spreading open parachutes over the wings etc.
(b) Light signal fires.
(c) Improvise conspicuous ground marks on sand, snow etc.
(d) Operate Radio or Radar aids if they are available.

49. Where necessary, the Ground Air Emergency Code as detailed in Air Traffic Instructions, Section 11, Part 5 Paras 6 - 11 is to be used.

Action in the Sea.

50. If the crew are afloat and the following are available, the crew are to:-

(a) Fire distress flares or cartridges.
(b) Use heliograph or the bright bottom of the first aid tin.
(c) If a dinghy radio is available use the signal light.
(d) Fly the special distress flag provided or international distress signal consisting of a flag with a ball or anything resembling a ball above or below it.
(e) Blow whistles.
(f) Strike special matches which give a greenish flare lasting 4 seconds.
(g) Use Fluorescent dye markers.

51. Set up and operate the dinghy radio or "Walter" (T1380) if available, in accordance with instructions given in A.T.I's Section 17. Part 5 Paras 2 & 3.

Action by Wings and Cargo Permido.

52. Instructions given by A.M.O. are to be implemented.

53. Units within area which may be required for help are to be warned

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

47. If an aircraft is forced down in country remote from communications, the crew is to stay with the aircraft unless they are sure of being able to reach means of assistance.

48. If the crew decides to stay with the aircraft, some or all of the following should be used:-

(a) Make aircraft as conspicuous as possible by spreading open parachutes over the wings etc.
(b) Light signal fires.
(c) Improvise conspicuous ground marks on sand, snow etc.
(d) Operate Radio or Radar aids if they are available.

49. Where necessary, the Ground Air Emergency Code as detailed in Air Traffic Instructions, Section 11, Part 5 Paras 6 - 11 is to be used.

Action in the Sea.

50. If the crew are afloat and the following are available, the crew are to:-

(a) Fire distress flares or cartridges.
(b) Use heliograph or the bright bottom of the first aid tin.
(c) If a dinghy radio is available use the signal light.
(d) Fly the special distress flag provided or international distress signal consisting of a flag with a ball or anything resembling a ball above or below it.

(e) Blow whistles.
(f) Strike special matches which give a greenish flare lasting 4 seconds.
(g) Use Fluorescent dye markers.

51. Set up and operate the dinghy radio or "Walter" (T1530) if available, in accordance with instructions given in A.T.I's Section 11. Part 5 Paras 2 & 3.

Action by Wings and Campo Formido.

52. Instructions given by A.H.Q. are to be implemented.

53. Units within area which may be required for help are to be warned.

54. Rescue parties are to be organised.

55. When briefing crews on searches the form at Appendix "A" is to be used.

Squadrons and Aircraft.

56. The following instructions are to be given to aircraft engaged on searches.

(a) Aircraft on search are to stay with a dinghy if seen and climb to 5000 ft to send a W/T or R/T report.

(b) If aircraft are searching in pairs and a dinghy is found, one aircraft is to stay with the dinghy whilst the other climbs up to report.

1000

/Contd..... 6.

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

(c) If possible obtain a fix of the position of the dinghy.

(d) Effort is to be made to guide any surface vessel or any land vehicles to the position.

(e) Smoke Floats or Flame floats are to be dropped to mark the position for aircraft engaged in the rescue.

(f) Survival equipment is to be dropped.

(g) When two aircraft are together and sight distressed aircraft, one is to stay with the crew while the other looks for surface craft to guide to position.

(h) An aircraft which wishes to attract the attention of a ship when unable to establish communication by any other means is to fly low round the ship and/or to fire green lights and then fly in direction of distressed craft.

Units.

57. Are to be ready to prepare an ambulance and other rescue means.

58. Hospital accommodation is to be prepared.

Reports.

59. Reports are to be made immediately after each incident on form at App. B.

60. A summary of incidents is to be forwarded to this H.Q. monthly not later than 3rd of each month. This summary is to give details of all matters relevant to A.S. and L.R. during the previous month. The summary where applicable is to include details of searches, numbers of sorties flown by aircraft, practice carried out, naval co-operation, aircrew safety training and further details and suggestions of general interest.

Briefing arrangements.

61. The boundaries of A.S.L.R. areas over which each airfield briefs are to be shown on 1/1000000 topographical briefing maps.

62. The boundaries are to be clearly indicated by 1" inch wide red tape (the white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproofink gives the desired material).

63. The information pertaining to facilities, controlling

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

(e) Smoke floats or flame floats are to be dropped to mark the position for surface craft engaged in the rescue.

(f) Survival equipment is to be dropped.

(g) When two aircraft are together and sight distressed aircraft, one is to stay with the crew while the other looks for surface craft to guide to position.

(h) An aircraft which wishes to attract the attention of a ship when unable to establish communication by any other means is to fly low round the ship and/or to fire green lights and then fly in direction of distressed craft.

Units.

57. Are to be ready to prepare an ambulance and other rescue boats.

58. Hospital accommodation is to be prepared.

Reports.

59. Reports are to be made immediately after each incident on form at App. D.

60. A summary of incidents is to be forwarded to this H.Q. monthly not later than 3rd of each month. This summary is to give details of all matters relevant to A.S. and E.R. during the previous month. The summary where applicable is to include details of searches, numbers of sorties flown by aircraft, practice carried out, naval co-operation, rescue, safety training and further details and suggestions of general interest.

Briefing arrangements.

61. The boundaries of A.S.R. areas over which each airfield briefs are to be shown on 1/1000000 topographical briefing maps.

62. The boundaries are to be clearly indicated by ½ inch wide red tape (the white tape obtained through Stationery Depots dyed with red waterproofink gives the desired material).

63. 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.

/Contd..... 7.

994

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

2452

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

DISTRIBUTION:

External.

U.S. Mod/USFE.	2.
Amb. Caffery.	2.
Amb. Dunn.	3.
Amb. Grew.	2.
Amb. Gross, USUN.	2.
Amb. Kirk.	2.
235 Wing.	4.
24 Wing.	4.
324 Wing.	4.
Amb. Bonsal, USUN.	4.
Amb. Harrison, Stockholm.	2.
Amb. Smith, Madrid.	2.
Amb. Taylor (Rome).	1.
U.S. Italy (Rear)	2.
654 (Amb. Kirk) sqdn.	2.
126 Wing.	1.
375 Wing.	1.
113 Wing.	1.
58 Wing.	1.
59 Wing.	1.
1502 Amb. U.S.	1.
Amb. Murphy.	1.
6532 Amb. U.S.	1.
6601 Amb. U.S.	1.
U.S. Provost & Security.	4.
Air Attache, ATHENS.	1.
Air Attache, BUCHAREST.	1.
61 F.U.	1.
2 S.R.O.	1.
10 U/A W/T Station.	1.

Internal.

W/Cdr. Ops.	1.
Senior Controller.	1.
Duty Controller.	1.
C.S.O.	1.
File.	1.
Spares.	6.

APPENDIX "A".

SPECIMEN

AIR RESCUE BRIEFING FORM.

A. This form is originated by ..... Controller.

. ...

... ...

SPECIMEN

AIR RESCUE BRIEFING FORM.

A. This form is originated by ..... Controller.

. ...

... .

B. Time, Origin and Text of Report.

C. Casualty a/c. a/c. Type. Callsign. Radio Aids. Any other information.

D. Last known position of casualty. Height. Course. Speed. Time.

E. Details of Search Area.

F. Miscellaneous information.

Items A - F will be supplied by Controller.

Items G to N to be completed in consultation with Search Units.

G. Details of Search Aircraft.

Type.	Sqdn.	C's W/T.	C's R/T.	ETA Posn.	ATA Posn.	ATD Posn.	Visibility and Type of Search.

997

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

Sheet 2 ...

H. Details of Search surface craft.

Type.	No. C's W/T.	C's. R/T.	EIA Posn.	ATA Posn.	ATD Posn.	Type of Search.

J. Weather Conditions (as reported ... by search craft).

Sea
Visibility.

Wind
Cloud Base.

Swell.

K. Time of call out and by whom called out. (A/S.R. aircraft and marine craft only).

L. Remarks on communications, whether satisfactory or otherwise.

M. Narrative.

N. Comments.

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

J. Weather Conditions (as reported by search craft).

Sea. Wind Swell.
Visibility. Cloud Base.

K. Time of call out and by whom called out. (U/S.N. aircraft and marine craft only).

L. Remarks on communications, whether satisfactory or otherwise.

M. Narrative.

N. Comments.

Signed.....
Controller.....

996

2456

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

APPENDIX "3".

AIR SEA RESCUE

SEARCH REPORT.

A.S.R. SERIAL NO.

A. "Nature and origin of request for air rescue action".

(i) R/T S.O.S. on area control/approach control.

(ii) R/T S.O.S.

(iii) International broadcast on 500 Kcs.

(iv) Information received from C.A.V.(Italian ASC)Flying Units. Ground formation etc.

B. DATE AND TIME OF REQUEST.

C. TYPE OF AIRCRAFT AND SQUADRON CASUALTY.

D. POSITION OF CASUALTY.

E. TIME SEARCH COMMENCED BY AIRCRAFT.

F. TIME SEARCH COMMENCED BY SURFACE CRAFT.

G. DURATION OF SEARCH.

H. AREA COVERED BY SEARCH.

I. SQUADRON CARRYING OUT SEARCH. AIRCRAFT NUMBERS.

J. MARINE CRAFT UNIT CARRYING OUT SEARCH. LAUNCH NUMBERS.

K. NARRATIVE. (DETAILS OF RESCUE GEAR USED ETC.)

L. RESULT.

THE SIGNAL AND AIRCRAFT IS TO BE ADDRESSED TO:-

H.Q. MED.AIR (R) A.H.Q. ITALY.

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

File . . 1A

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

TO : A.H.Q., R.A.F. Italy, C.M.F.

DATE : 13th November, 1946.

REF. : AFSC/48/1/Air.

AIR SEA LAND RESCUE EQUIPMENT.

Reference is made to your letter AHQ1/400/9/Air dated 15th October, 1946.

2. The delay in replying to that letter is regretted but it was thought that, as the Italian Air Force, with advice from this Sub-Commission, are now wholly responsible for Air Sea Land Rescue in all Italy except Venezia Giulia, the views of the Italian Air Ministry should be combined with those of this Sub-Commission. Herewith a collated report.

3. Value of present equipment. The present equipment leaves much to be desired. The only aircraft available for Air Sea Land Rescue are Cant 506 floatplanes and Baltimores. All sea searches are carried out by the floatplanes which carry one dinghy equipped with first aid equipment and emergency rations. Normally the floatplane will land on the sea to pick up survivors but when the sea is too rough it will drop its dinghy and home a surface craft to the scene. Unfortunately the dinghies are old and it is doubtful whether they would be very efficient. The floatplanes too are old and unserviceability is high. In all twenty nine floatplanes are available but today only twelve are serviceable. Many of these unserviceable will shortly have to be scrapped and the need for reliable new craft is urgent.

4. Land Supply Droppers. No land supply droppers are in use at the moment owing to lack of material and slow industrial rehabilitation in Italy. However, several experiments have been tried lately with various supply droppers, some using paper parachutes but no results have been published so far.

5. Owing to the lack of an equipment policy for supplying the Italian Air Force it has been found impossible to satisfactorily equip the I.A.F. for Air Sea Land Rescue work. The most pressing problems are:

(a) Delivery of fourteen R.A.F. High Speed Launches. Negotiations for the hand-over have been in progress for the past seven months. So far five have been taken over by the I.A.F. and are being serviced at Taranto but the British Air Ministry have cancelled delivery of the remainder.

(b) Six months ago efforts were made to procure Lindholme gear for Baltimore and Cant 506 aircraft. Furthermore authority was requested from MAAC for a certain number of these aircraft to retain internal

2458

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

AIR SEA LAND RESCUE EQUIPMENT.

Reference is made to your letter AMAL/450/9/Air dated 15th October, 1946.

2. The delay in replying to that letter is regretted but it was thought that, as the Italian Air Force, with advice from this Sub-Commission, are now wholly responsible for Air Sea Land Rescue in all Italy except Venezia Giulia, the views of the Italian Air Ministry should be combined with those of this Sub-Commission. Herewith a collated report.

3. Value of present equipment. The present equipment leaves much to be desired. The only aircraft available for Air Sea Land Rescue are Cant 506 floatplanes and Baltimores. All sea searches are carried out by the floatplanes which carry one dinghy equipped with first aid equipment and emergency rations. Normally the floatplane will land on the sea to pick up survivors but when the sea is too rough it will drop its dinghy and home a surface craft to the scene. Unfortunately the dinghies are old and it is doubtful whether they would be very efficient. The floatplanes too are old and unserviceability is high. In all twenty nine floatplanes are available but today only twelve are serviceable. Many of those unserviceable will shortly have to be scrapped and the need for reliable new craft is urgent.

4. Land Supply Droppers. No land supply droppers are in use at the moment owing to lack of material and slow industrial rehabilitation in Italy. However, several experiments have been tried lately with various supply droppers, some using paper parachutes but no results have been published so far.

5. Owing to the lack of an equipment policy for supplying the Italian Air Force it has been found impossible to satisfactorily equip the I.A.F. for Air Sea Land Rescue work. The most pressing problems are:

(a) Delivery of fourteen R.A.F. High Speed Launches. Negotiations for the hand-over have been in progress for the past seven months. So far five have been taken over by the I.A.F. and are being serviced at Taranto but the British Air Ministry have cancelled delivery of the remainder.

(b) Six months ago efforts were made to procure Lindholme gear for Baltimore and Cant 506 aircraft. Furthermore authority was requested from MAAC for a certain number of these aircraft to retain internal bomb stowage to hold this gear. No agreement has been reached on either of these points.

6. In general Italian Air Force equipment for Air Sea Land Rescue will be adequate and efficient as soon as these points are cleared up, but it is felt that without full cooperation from the R.A.F. very little further can be accomplished.

S10

Please write for further action — we will assume that internal bomb stowage for Lindholme gear dropping is O.K.

KR 26/11

994

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

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

2459