

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

785017

ACC

10000/135/138

10000/135/138

GLIDING, AIR STAFF CORRESPONDENCE
JULY - DEC. 1946

27.

Ref. Duesen 173.

Have taken action on Para 3.1 copy attached.
Do you agree with the list? 21

1891

3

0007

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

1739

Min. 1TO : S.S.O.

Ref. 2 A, I believe approval should be granted to have the glider towed towards Samaden by an Allied aircraft without referring the matter to M.A.A.C. Secretariat, providing it has been first determined that it is impracticable to transport the glider to Switzerland by truck.

12 August 1946

Frank E. Marek
Frank E. Marek,
Lt. Col., Air Corps

Min 2

D.D. ^{HEM}
13/8

Ref M1

The latter solution would be the best. Then there will be no repercussions, which are bound to arise if any of the glider enthusiasts in the Western area see an Allied aircraft towing a glider to the Swiss borders.

Informant
12.8.46

^{HEM}
13/8

D.D.

thru SSO

S.I.O. for inf.

3.

Ref Pius 142. Let's wait & see whether the Swiss gliders can be transported back to Switzerland by truck by arrangement between the Swiss

authorities - ask P.O. Reid to inform us if progress.

2. If road transport is impractical, we should then

ask D.H.A.C. for authority for a special flight by a Swiss glider to tow the glider back to Switzerland (if that

D. D. O. ^{13/8} ^{13/8}

Ref M1

The latter solution would be the best. There shall still be no suspension, which we found to arise if any of the glider enthusiasts in the water area see an allied aircraft towing a glider to the Swiss border.

^{13/8} ^{13/8}

DD.

tho SSO

S.I.O. for inf.

3.

Ref Dir 122. Let's wait & see whether the Swiss gliders can be transported back to Switzerland by truck by arrangement between the Swiss

authorities - ask Gp. lead to inform us of progress.

2. If road transport is impractical, we should then ask DAPG for authority for a special flight by a Swiss Gp. to tow the gliders back to Switzerland (if that is practicable). By that time, the procedure for special flights may be different, in which case the new procedure should be adopted.

3. Inform Gp. lead accordingly. ^{13/8}

13/8.

13/8

Information
12. 2. 46

6A

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

To : Vico F. Rosaspina,
Viale Romagna, 74
Milan.

Date : 12th December, 1946.

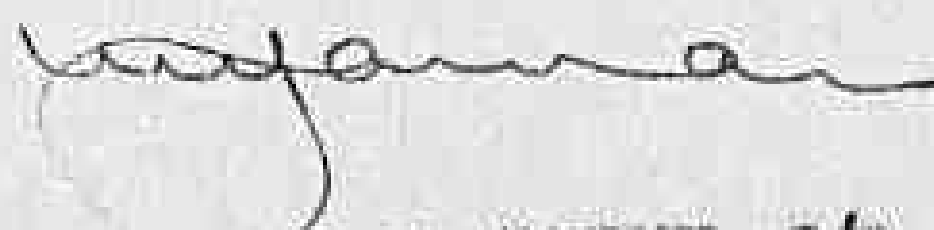
Ref : ABBC/53/3AIR.

APPLICATION FOR GLIDING PERMIT.

With reference to your letter from Milan dated 2nd December, 1946, it is regretted that we are not empowered to authorise private or civil aviation except in principle and that in detail it is the Italian Air Ministry's function.

2. You should therefore submit your proposals direct to the Italian Air Ministry for their consideration.

3. In any event there is as yet no authority for the operation of gliders and any request to the Italian Air Ministry should not include glider flying.


L.E. JARMAN, C/C,
for Air Vice-Marshal,
Director,
Air Forces Sub Commission.

Copies to A.F.S.C., Milan.
Italian Air Ministry.

1133

5A

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

TO :- Air Forces Sub-Commission, H.Q., A.C., Rome.
(attention of S/Ldr Salter).

DATE :- 2nd December 1946.

AJSC/12/53/1/Aik

APPLICATION FOR GLIDING PERMIT

Herewith enclosed for your information and action is a letter from Mr. Vico Rosaspina to S/Ldr Salter, Rome.



*D.D. 32M
13/12
K. ESO. 12/6A*



*Suggest you write to Rosaspina (copy of letter to
I.A. 17) saying we cannot ^{be authorised by} authorise private or
civil aviation except in principle and that it is ^{not} the I.A. 17's function.
In any event, we cannot at present authorise any glider flying.*

KRB 12/12 1732

To : S/L SALTER, AFSC, ROME.

ME 1, December 2nd, 1946.

Dear Major,

The attached letter is a copy of my request to the Ministry for the purpose of carrying out a trade, in miscellaneous goods, between Sardinia and the mainland by means of gliders.

If the Allied Authorities would consent it would be my intention to avail myself of the glider L.M.2 already used for the purpose of internal transport in 1943.

Our lines of communication had in fact been bombed and were in a bad state whilst the sea routes were unsafe; this made it imperative to use gliders thereby making the best possible use of the little petrol that was left.

The afore-mentioned glider in fact was not even registered for war-like purposes.

Should you consent to this experiment being carried out, but prefer that a purely military type of aircraft be used, I would suggest the A.L.12 which is well known to you, but the aero-dynamic properties of the fuselage and the flying characteristics of the aircraft are not all that I would wish for a service of this kind.

My request is made due to a real lack of modes of transport between Sardinia and the mainland.

If we had the means of distributing our commodities we could supply tons of tons of fish daily to the market; this would considerably aid the fight against the famine. This mode of transport, besides offering a low cost per ton/mile - i.e. Hamilcar 11d and 69 per ton/mile - would permit us to transport other items of our production; for example the citrus fruits of Sicily lose much of their quality when picked whilst still green so as to obviate their getting over-ripe on their long journeys to the mainland. This would hinder speculations made between departure and arrival of the merchandise.

I sincerely hope that the understanding you have shown, in allowing passenger services to make use of military aircraft will be extended to this particular subject as flying the cargo seems to me the only means of overcoming these difficulties.

In the hope of a favourable reply I am,

Yours sincerely,

Vico F. Rosaspina.

TRANSLATED BY LAC DOSI.

58.

Milano, 2 Dicembre 1946

EGR. SIG.
MAGG. SALTER
ROMA

Sig. Maggiore,

la presente per trasmetterLe copia della domanda da me inoltrata al Ministero, tendente ad ottenere di effettuare un esperimento di trasporto merci (alimentari) fra la Sardegna e il Continente, con aliante da trasporto.

Qualora le Autorità Alleate non fossero contrarie, sarebbe mia intenzione valermi dell'aliante T.M.2, già realizzato nel 1943 per quelli che erano i trasporti interni. Le ns/ vie di comunicazione erano infatti bombardate e in cattivo stato, mentre le rotte marittime erano malsicure, ed era perciò necessario valorizzare il mezzo aereo, sfruttando integralmente la poca benzina esistente. Questi furono almeno i criteri informativi cui si ispirò il progettista. Detto aliante, infatti, non fu neppure immatricolato per usi bellici.

Nel caso invece che pur consentendomi di effettuare questo esperimento, vogliate che ci si valga di un velivolo puramente militare, ci sarebbe l'A.L.12 da Voi conosciuto, ma la sezione elittica della fusoliera e le caratteristiche di volo non lo rendono - a mio parere - adeguato per questo genere di servizi.

La mia richiesta è giustificata dalla attuale carenza di mezzi di trasporto fra la Sardegna e il Continente, in quanto questa nostra Isola sarebbe in grado di produrre, se avesse i mezzi di smistarle, decine di tonnellate giornaliere di pesce che, immesso sul Mercato, porterebbe un bel contributo nella lotta contro la fame. Simili criteri di trasporto, inoltre, per i bassi costi da Voi ben conosciuti (v. Hamilcar) - il pence è 69 la Tonn/miglio - permetterebbero di portare anche altri generi di cui siamo forti produttori; ad esempio gli agrumi della Sicilia, che vengono colti acerbi affinché non marciscano nella lunga durata dei viaggi, e perdono così, molto dei loro pregi. *Queste condizioni anche le spedizioni dei rifornimenti fra Sardegna e Italia.*

Spero vivamente la comprensione dimostrata da Voi nel permettere di effettuare servizi passeggeri con aerei militari si estenderà anche a questo particolare settore alimentare, in quanto l'aereo è l'unico mezzo che vi può sopprimere.

Nella speranza di un cortese riscontro, prego gradire, Sig. Maggiore, i miei più distinti ossequi.

VICO F. ROSASTINA
Viale Romagna, 74
MILANO - 291426 -

Vico Rosastina

1630

5C

C O P I A

Milano, 16 Nov. ore 1946

AL COMANDO I ZONA AEREA TERRITORIALE
per il MINISTERO DELL'AERONAUTICA - S.M. - (Generale Biffi)
M I L A N O

Il sottoscritto

Ten. Pilota in congedo Vico F. Rosaspina, cl. 1917
già appartenente al I Nucleo Aliantisti da trasporto della R.A., già
Segretario Tecnico del I Congresso Nazionale dell'Aviazione Civile
(Milano, aprile 1946), e attualmente Membro del Comitato Esecutivo
del Congresso Italiano dei Trasporti, chiede a Cod. On. Comando vo-
larsi interessare affinché gli venga concesso di effettuare un espe-
rimento di trasporto merci fra Sardegna e Continente con velivolo
trattore e aliante rimorchiato, fruendo di materiale militare esistente.

Fa rilevare in proposito:

- 1) - che già due Società Transp. Aerei (Alrone e Salpanavi) hanno pre-
sentato domanda in questo senso al Ministero, ma che incontrano note-
voli difficoltà pratiche per il perdurare del divieto di volo; inol-
tre, uno degli alianti attualmente disponibile è immatricolato mili-
tare, e l'effettuazione dell'esperimento, semplicissimo per un Ente
militare, richiederebbe un certo tempo di lavoro organizzativo per una
Società civile (velivolo trattore, assicurazioni, equipaggi, rifornimen-
ti, ecc.)
 - 2) - per effettuare militarmente detto esperimento sarebbe sufficiente
valersi di un velivolo militare idoneo, attualmente in servizio negli
Stormi, e di un aliante di trasporto esistente, costruito prima della
Liberazione. Il volo potrebbe collegare uno dei luoghi di produzione
litica attualmente inattivo per mancanza di trasporti (Sardegna, Si-
cilia) con un Centro popoloso e bisognoso (Milano, Torino); a scanso
di speculazioni, dato il momento di emergenza, la merce potrebbe es-
sere immessa al consumo tramite E.C.A. (Ente Comunali di Assistenza).
Quale scalo d'arrivo, sarebbe consigliabile Cric al Serio.
 - 3) - L'Amministrazione militare, al pari che per i servizi passeggeri,
potrebbe farsi rimborsare le spese del servizio, pagando un solo di
40 L. al kg.; cioè la assicurerebbe un introito di oltre 150 mila L.,
mentre graverebbe minimamente sul costo della merce, che potrebbe, da-
to il costo iniziale di 55 L. al kg., essere immesso al consumo dal-
l'E.C.A. al 106 L. al kg.
 - 4) - L'uso dell'aliante è consigliabile in quanto l'esperienza della
Guerra ha dimostrato che, a parità di consumo e carico di un velivolo
a motore, può raddoppiarne la capacità di trasporto. Nel Settore ali-
antare, si tratta di un fattore che è necessario valutare.
- Il trasporto per via aerea, consente di evitare speculazioni inter-
medie fra loco di produzione e di consumo. I dati riferentisi all'Ha-
milcar della General Aircraft specificano che il costo dei trasporti,
compreso un margine di utile per il gestore, è di 11 pence e 69 per
Tonnellata/miglio. Risultato analogo, con gli aerei italiani, è otte-
nibile solo con traino aereo.
- 5) - L'aliante impiegabile, precostruito, potrebbe essere o l'A.L.12
o il T.M.2. Il T.M.2, della Caproni, fu realizzato nel 1943 quale au-
tentico carro merci volante, e la fusoliera è stata studiata per il
carico di casse e merci. L'A.L.12 della SAI Ambrosini, attualmente
smontato a Cantù nei cantieri dell'Aeron. ca Lombardo, invece, è mio
parere, è più indicato per usi bellici, in quanto la sezione elitti-
ca della fusoliera è più indicata per il carico di persone che di

1729

./..

merci, e il suo lungo porto di pianata è particolarmente indicato per azioni di sbarco, affini al paracadutamento, con truppe.

Es

Per l'esperimento, prego Cod. Comando voler esaminare la possibilità di impiegare il sottoscritto che, oltre non aver mai aderito all'Aviazione fascista repubblicana e aver anzi fatto parte della Resistenza in periodo clandestino, ha una specifica competenza nel campo degli alianti da trasporto, essendone stato Istruttore diurno e notturno su alianti fino a 4 tonn. di stazza, e avendo effettuato, primo in Italia, numerosi esperimenti diurni e notturni a vuoto e a pieno carico.

Come pilota a motore, il sottoscritto ha 29 passaggi d'apparecchio, italiani e stranieri, da bombardam., trasporto, assalto, ricognizione e caccia, ed è istruttore diurno, notturno e acrobazia.

Nella fiducia che i Superiori Enti aeronautici militari, consci della loro attuale situazione di monopolio per i servizi aerei in Italia, nell'intento anche di additare alle future Società civili nuove concezioni di gestioni utilitarie prenderanno in serio esame quanto sopra, resto in attesa di cortese riscontro. Pregho rilevare l'opportunità di una immediata azione, sia per la esistente possibilità materiale, sia perché il procrastinare diminuirebbe i benefici, notevoli nella stagione in cui siamo entrati.

Con distinti ossequi.

(VICO ROSASEINA)

0916

44
(t)

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

TO :-- Il Presidente, Aero Club, Via Adamello N°4, BERGAMO.

DATE :-- 2nd September 1945.

REF :-- AFSC/M/53/1/AIR.

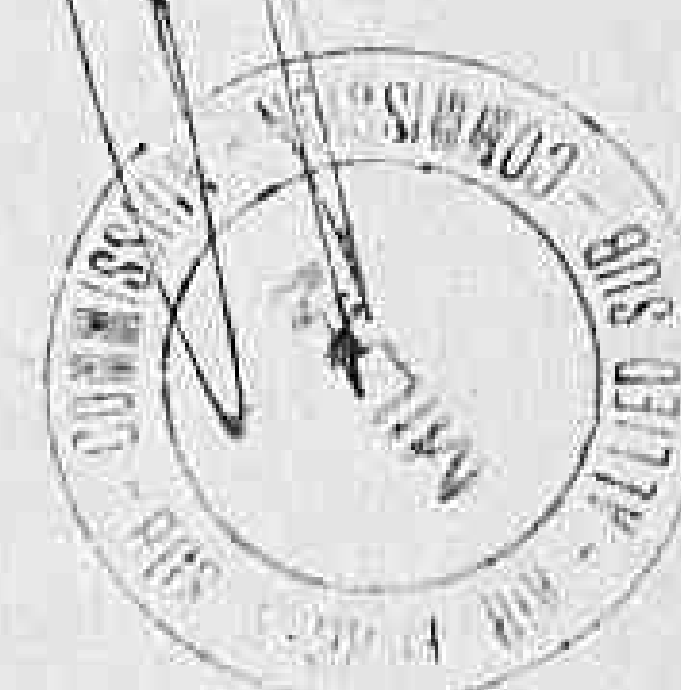
1st 6/9
9271
53/2/2

APPLICATION FOR GLIDING PERMIT

Receipt is acknowledged of your letter ref MG/bn dated 28/8/46, in which request is made for Dott. PREM J LEGIER to be permitted to make flights in glider N°375 HP (the property of Dott Franco Legler of Lausanne) on Orio al Serio or Ponte S.Pietro airfields.

not to be

2. It is brought to your notice that gliding is still prohibited in Italy and in consequence no flights in gliders may be permitted.
3. If at some future date the ban on gliding is lifted information to this effect will be communicated. For the present all gliders in Italy must remain grounded.



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

12/9

0917

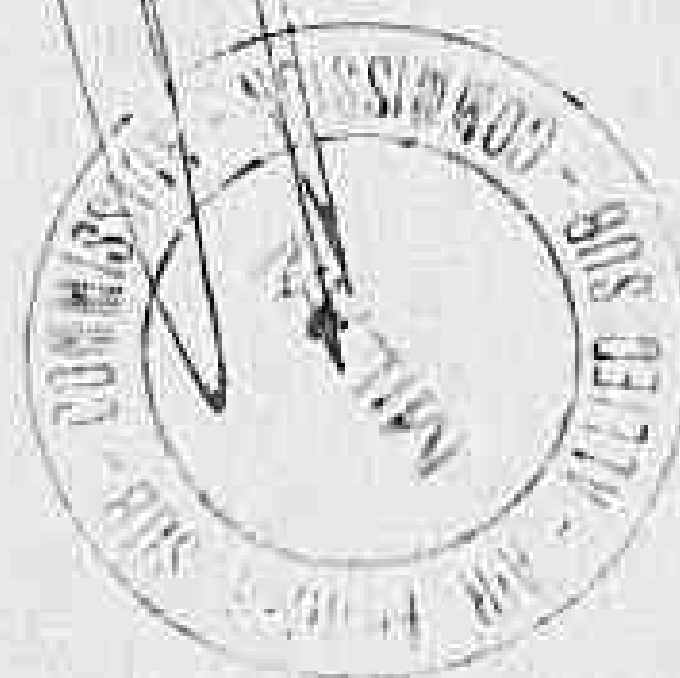
785017

APPLICATION FOR GLIDING PERMIT

Receipt is acknowledged of your letter ref
MG/bm dated 28/8/46, in which request is made for Dott.
FREDJ IEGLER to be permitted to make flights in glider
N°375 KP (the property of Dott Franco Legler of Lausanne)
on Orio al Serio or Ponte S.Pietro airfields.

2. It is brought to your notice that gliding is
still prohibited in Italy and in consequence no flights
in gliders may be permitted.

3. If at some future date the ban on gliding is
lifted information to this effect will be communicated.
For the present all gliders in Italy must remain grounded.



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

25/9
17/9

Copies to :- Aero Club d'Italia, Via Cesare Beccaria N°35, Roma.
→ Air Forces Sub-Commission, HQ, AC, Rome (for information)

Correct Action

17/9

12/9

1221

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

TO :- Il Presidente, Aero Club, Via Adamello N°4, BERGAMO.

DATE :- 2nd September 1946.

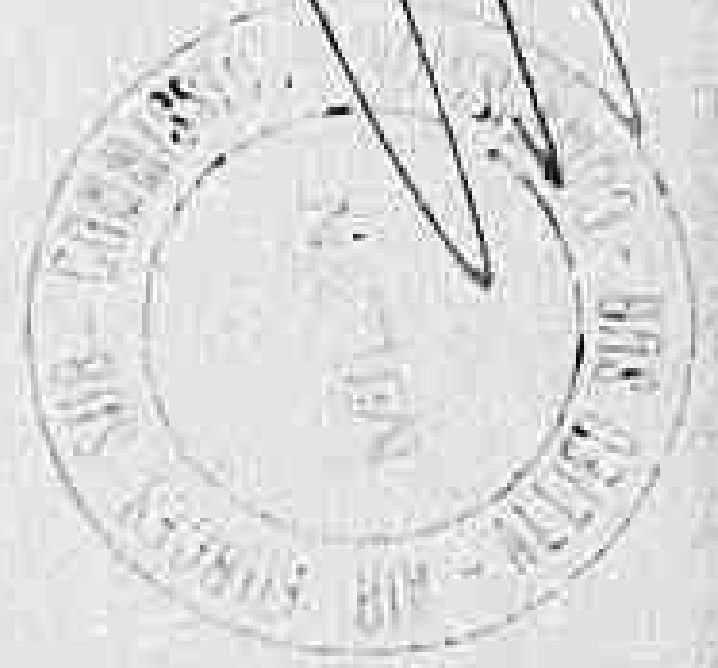
REF :- AFSC/M/53/1/AIR.

RICHIESTA DI PERMESSO PER VELEGGIATORE

Con riferimento alla vostra lettera ref MG/bm in data 28/8/46, nella quale si richiedeva un permesso per il Dott. FREDJ BIGNER allo scopo di effettuare alcuni voli con un apparecchio veleggiatore N°375 KP(di proprietà del Dottor Franco Legler di Losanna) sul campo di Ponte S. Pietro o di Orio al Serio.

2. Vi informiamo che i voli a vela sono tuttora proibiti in Italia, e che in conseguenza non si possono rilasciare permessi di volo.

3. Se in un prossimo futuro questa proibizione verrà abolita ve lo comunicheremo. Per ora tutti gli apparecchi veleggiatori in Italia devono rimanere in campo.



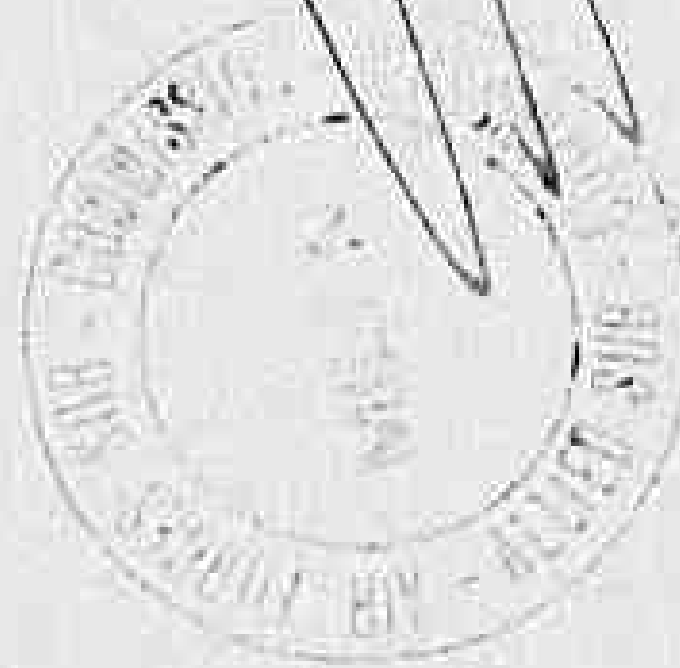
D.G. REID P/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

RICHIESTA DI PERMESSO PER VELEGGIATORE

Con riferimento alla vostra lettera ref MG/bm in data 28/8/46, nella quale si richiedeva un permesso per il Dott. FREDI IMMER allo scopo di effettuare alcuni voli con un apparecchio veleggiatore N° 375 KP(di proprietà del Dottor Franco Legier di Losanna) sul campo di Ponte S. Pietro o di Orio al Serio.

2. Vi informiamo che i voli a vela sono tuttora proibiti in Italia, e che in conseguenza non si possono rilasciare permessi di volo.

3. Se in un prossimo futuro questa proibizione verrà abolita ve lo comunicheremo. Per ora tutti gli apparecchi veleggiatori in Italia devono rimanere in campo.



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

Copie a :- Aero Club d'Italia, Via Cesare Beccaria N° 35, Roma.
Air Forces Sub-Commission, HQ, AC, Rome(per infor. -)

1721

2A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C. Milan
→ TO : Air Forces Sub-Commission, Hq. A.C., Rome
DATE : 3 August 1946
REF. : AFSC/M/53/1/Air

SWISS GLIDER LANDING IN ITALIAN TERRITORY

Enclosed herewith for your information is the translation of a report on the above subject, received through Col. Girardo of 1st Z.A.T., together with a copy of the reply sent by this detachment.

2. Upon receipt of any special instructions from you action will be taken accordingly.

Encl. 2



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



[Signature]
12/8

2B.

Traduzione

LEGIONE TERRITORIALE DEI CARABINIERI DI MILANO
Sezione di Chiavenna

n/29/13 prot.

Chiavenna 27/7/46

Subject : Notice

AL COMANDO MILITARE TERRITORIALE DI
AL COMANDO DELLA 1a Z.A.T.
ALLA PREFETTURA DI
ALLA QUESTURA DI
AL COMANDO GRUPPO CARABINIERI
AL COMANDO COMPAGNIA CARABINIERI

MILANO
MILANO
SONDRIO
SONDRIO
SONDRIO
SONDRIO

At 17.30 hrs. of yesterday in the Commune of Prata
Camportaccio (Sondrio) at about 2 Km. from Chiavenna a
glider N.213 with a wing ^{span} ~~opening~~ of 5 metres, has landed
without accident. The glider was piloted by the Swiss
subject civil pilot Mr. WURTH HANS of Ermanno born in
Zurich the 10 May 1923. The Pilot stated to have left at
13 hrs. (italian time) of above said day the airfield of
(Samedan) (Canton Grigioni) with the direction of Zermatt
gliders landing ground and was forced to ground for descend-
dant current.

The Glider has been transported by truck to ^{3 miles ESE of Milano} Taliedo
Airport (Milano) to be towed by Allied plane in the direction
of Switzerland. The Pilot has been provided with travelling
documents by the Public Safety Chiavenna border Office.

The Maresciallo Capo
Commanding the Section
P.to Narciso Lorenti 1/24

0922

2C

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C. Milan
TO : Comando 1.a Z.A.T.; Regia Aeronautica, Milano
(attention Col. Girardo)
DATE : 3 August 1946
REF. : AFSC/M/53/1/Air

SWISS GLIDER LANDING ON ITALIAN TERRITORY

Receipt is acknowledged of your letter reference
od/3711/25/0790/Col 15 dated 1st August 1946.

2. It is requested that all concerned be immediately
informed that the glider is NOT to be towed by aircraft,
Allied or otherwise.

3. Transport of the glider should be effected by truck
and its movements notified to this office. Clearance must
be effected through the normal channels.

4. It is again emphasised that gliding is still prohibit-
ed in Italy and that no facilities are to be afforded
without written authority from A.F.S.C.

Good
copy.
12/9

Copy to:
AFSC Hq. A/C Rome
(for information)

ALLIED SUB-COMMISSION
A.F.S.C. MILAN

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

1723

1A

Dalla : Air Forces Sub-Commission, A. C., Roma

To : Politecnico di Milano, Centro Studi ed Esperienze per il
Volo a Vela "L. De-Amici".

Data : 5 Luglio, 1946.

Rif. : AFSC/53/3/AIR.

CONVEGNO DI LOCARNO.

1. Mi riferisco alla pregiata Vostra in data 26 Giugno sullo stesso argomento.
2. Sono spiacente di dovervi comunicare che, sentito il parere delle Autorità Alleate interessate, la Vostra partecipazione al convegno di Locarno non potrà essere autorizzata.

Allegati:

COLONNELLO J. BRENTA
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

