

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

785017

ACC

10000/135/159

10000/135/159

NAVIGATION SCHOOL TRAINING
OCT. - DEC. 1946

1732

M.I.

Over III (B)

Please attend to para 4 of Enclosure.

4A. On file HSC/620/69 at Enclosure 11A
is a letter from the HSC, requesting that
you think it over up with the other things
K.

Chatterbox
HSC II.

14/12

1733

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

Chickering
Hr II.

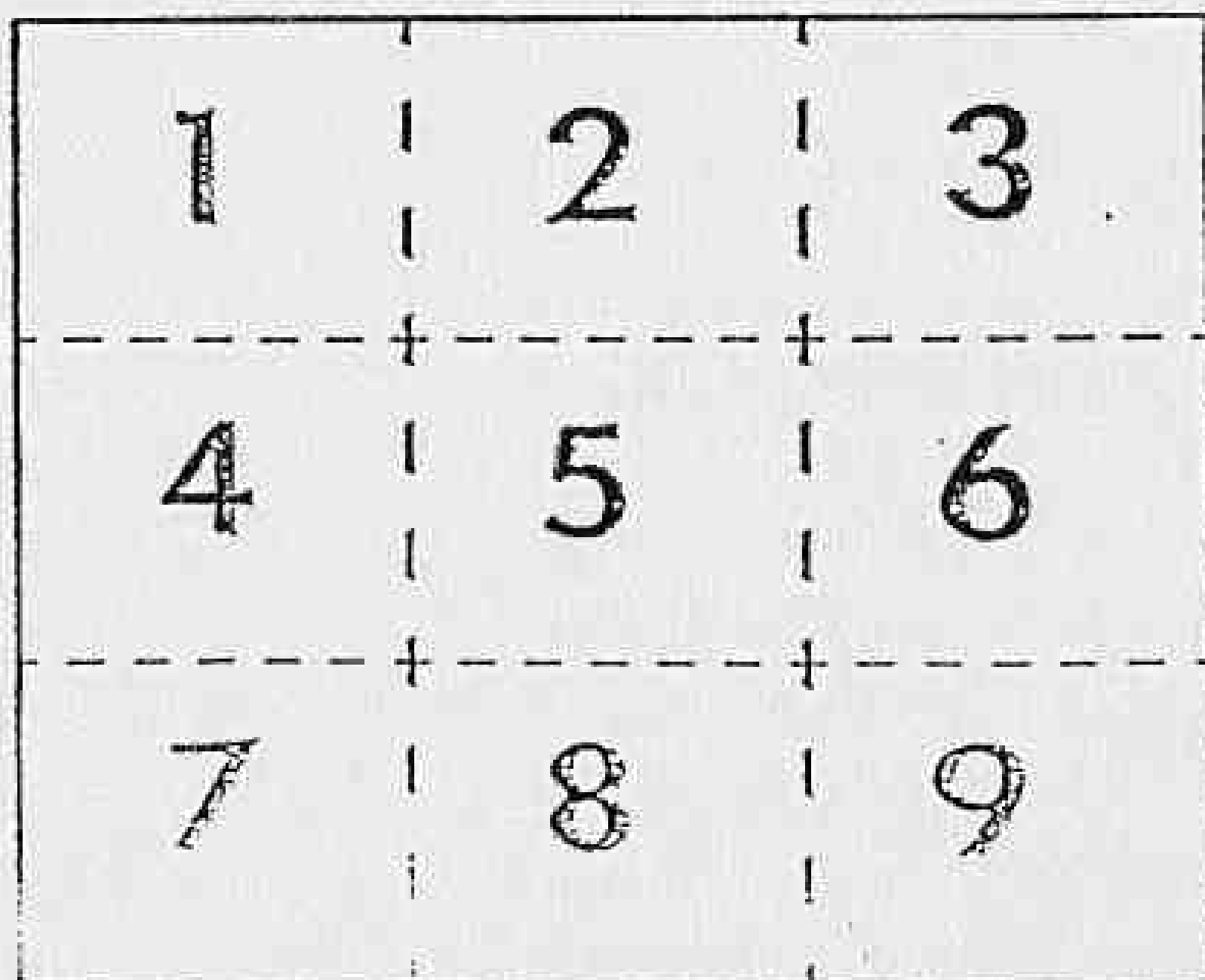
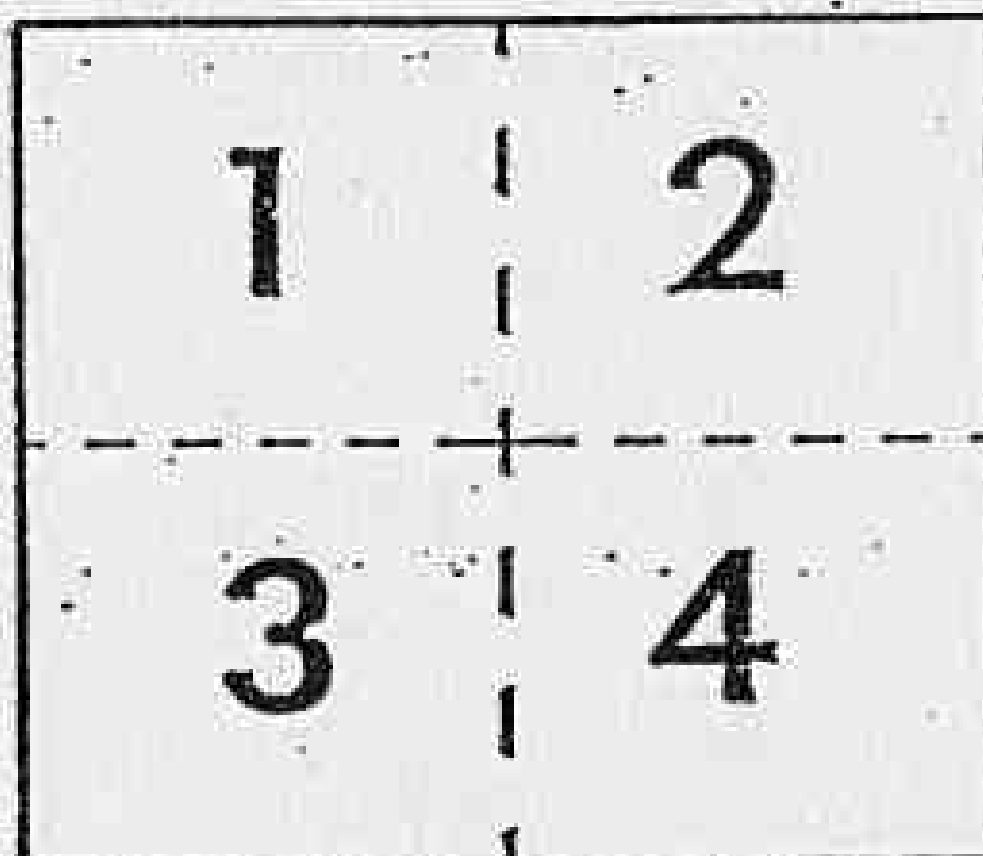
8222

10.

14/12

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



17351

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

785017

ATTIVITA**VICORSO**

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

No	Grado	Cognome e Nome	
1	Aspirante	BARTOLUCCI Lambertino	
2	Aspirante	B...A Fabio	
3	Aspirante	CINQUEGRANI Antonio	
4	Aspirante	DIANO Marcello	
5	Aspirante	DE TAOLIS Mario	
6	Aspirante	DE LIBERO Angelo	
7	Aspirante	PAPPASIBLO Alfio	
8	Aspirante	MARENGHELLO Italo	
9	Aspirante	MICHELIS Guido	
10	Aspirante	NAPOLITANO Giovanni	
11	Aspirante	PASQUILLI Renzo	
12	Aspirante	RE Francesco	
13	Aspirante	RUBERTI Raul	
14	Aspirante	SALUTINI Gherardo	
15	Aspirante	SANTALUCIA Aldo	

785017

OBSERVATORI

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

17371

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

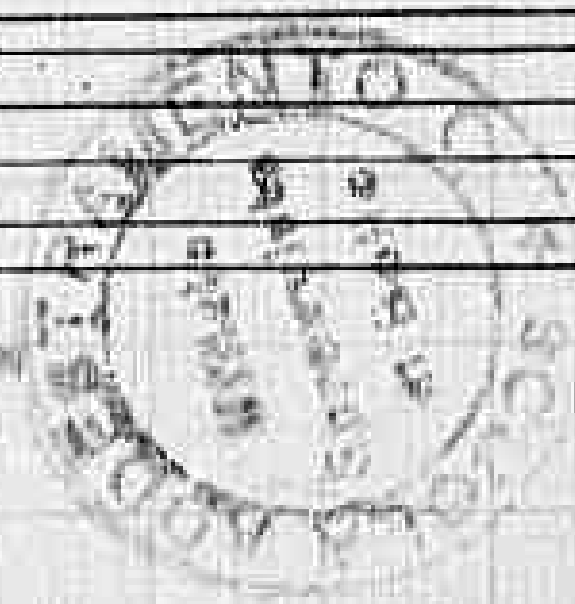
785017

	PASQUILLI	Renzo	
12	Aspirante RE	Francesco	
13	Aspirante RUBERTI	Raul	
14	Aspirante SALUTINI	Gherardo	
15	Aspirante SANTABUCIA	Aldo	
16	Aspirante SCUCCIMARRA	Carlo	
17	Aspirante TESTA	Alberto	
18	Aspirante VENTURINI	Claudio	
19	S.T/Vascello CIBELLI	Edoardo	
20	S.T/Vascello ROMANO	Salvatore	
21	S.T/Vascello MORATTI	Vittorio	
22	Maggiore E.I. QUAN	Antonio	
23	Capitano E.I. BIANO	Vincenzo	
24	Capitano E.I. TUDISCO	Armando	
25	Tenente E.I. PEZZONI	Giorgio	

785017

44 Commandante *la Secoia*
del 10/11/1914

66 Commandante *12* Section
d'la 12e *12* Section
12 Section



C O P I A

SCUOLA ALBERGATI P.
Ufficio Operazioni

SPECCHIO RIEPILOGATIVO NUMERICO ATTIVITA' ADDESTRATIVA COMPIUTA NEL MESE DI OTTOBRE 1946

MANSIONI	Personale Assegnato	Trasferite	Personale Addestrato	Escluse da Addestramento	In Addestramento
<u>PILOTI</u>	9	6	6	=	3
<u>NAVIGATORI</u>	27	2	2	=	25
<u>MARCONISTI</u>	=	=	=	=	=

A T T I V I T A' D I V O I O

RIEPILOGO 1946	GENNAIO	ORE	74,25
	FEBBRAIO	"	66,35
	MARZO	"	43,05
	APRILE	"	37,25
	MAGGIO	"	167,20
	GIUGNO	"	116,30
	LUGLIO	"	198,45

AGOSTO	ORE	70,45
SETTEMBRE	"	39,20

OTTOBRE ORE 142,40

FROSINONE LI 31 OTTOBRE 1946



IL COMANDANTE
(Ten. Col. A. A.)

1740

C O P I A

SCUOLA ADDESTRAMENTO B.

Ufficio Operazioni

SPECCHIO RIEPILOGATIVO NUMERICO ATTIVITA' ADDESTRATIVA COMPIUTA NEL MESE DI OTTOBRE 1946

MANSIONI	Personale Assegnato	Trasferito	Personale Addestrato	Escluso da Addestramento	In Addestramento	
<u>PILOTI</u>	9	6	6	=	3	
<u>NAVIGATORI</u>	27	2	2	=	25	
<u>MARCONISTI</u>	=	=	=	=	=	

A T T I V I T A' D I V O I E

RIEPILOGO 1946	GENNAIO	ORE	74,25
	FEBBRAIO	"	66,35
	MARZO	"	43,05
	APRILE	"	37,25
	MAGGIO	"	167,20
	GIUGNO	"	116,30
	LUGLIO	"	198,45

AGOSTO	ORE	70,45
SETTEMBRE	"	39,20

OTTOBRE ORE 142,40

TROSINONE LI 31 OTTOBRE 1946

IL COMANDANTE
(Ten.Col.A.A.r)

7.

SCUOLA ADDESTRAMENTO B.

Ufficio Operazioni

PERICO ATTIVITA' ADDESTRATIVA COMPIUTA NEL MESE DI OTTOBRE 1946

Trasferito	Personale Addestrato	Escluso da Addestramento	In Addestramento	Previsione Addestramento	NOTE
6	6	=	3	3	
2	2	=	25	=	
=	=	=	=	=	

DI VOI

GENNAIO	ORE	74,25	AGOSTO	ORE	70,45
FEBBRAIO	"	66,35	SETTEMBRE	"	39,20
MARZO	"	43,05			
APRILE	"	37,25			
MAGGIO	"	167,20			
GIUGNO	"	116,30			
LUGLIO	"	198,45			

OTTOBRE ORE 142,40

1946


 IL COMANDANTE LA SCUOLA ADDESTRAMENTO
 (Ten.Col.A.A.r.n.Pil.=O. GIACOMELLI)

C O P I A

RELAZIONE SUL VOLO EFFETTUATO IL 10/10/1946

VELIVOLO: Baltimore

EQUIPAGGIO: Pilota Ten.Col.Giacomelli

S.Ten. Travaini

Navig. Asp. De Paolis

Marc. Serg. Pistolesi

Motor. Av.Sc. Pantano

PERCORSO: Frosinone--Bari e Bari--Frosinone.

SCOPO DEL VOLO: Navigazione RDG.

Ritirato presso il S.A.T.A. il cartello di via e considerate le previsioni meteorologiche lungo le rotte, alle ore 07,50' l'apparecchio entrava in pista pronto per il decollo. Alle ore 08,00' la torretta voli segnalava la via libera e l'apparecchio partiva portandosi successivamente sulla verticale del campo per iniziare la navigazione.

Quota 2500 metri, Pb.diretta 105°, velocità 170 s.m. Non potei notare ulteriori particolari giacché la mia posizione molto poco felice non mi permetteva di seguire che l'attività del marconista, attività effettivamente intensa e faticosa dedicata principalmente a comunicare, il più spesso possibile e con la più alta precisione, rilevamenti radiogoniometrici atti a dare al capo equipaggio un'idea chiara del volo.

Tutto procedeva regolare mentre qualche raffica alternava la stabilità dell'aereo e la nuvolaglia spessa ed oscura non dava adito a delle previsioni troppo rassicuranti. Giungemmo su Bari alle 09,05' ed atterrammo alle 09,15'. Avviato l'aereo fuori pista, dopo aver comunicato il nostro arrivo al S.A.T.A. di Bari, un mezzo ci condusse alla Sede dell'Unità Aerea presso la quale fummo ospitati durante la nostra permanenza. Alle 10 dell'11/10 l'apparecchio rullava sulla pista di Bari per rientrare a Frosinone. Avevo già ricevuto dal S.A.T.A. del campo il cartello di via che ci autorizzava a partire e presso il centro meteorologico avevo attinto notizie che mi avrebbero potuto interessare per la condotta della navigazione.^x

Ero al posto di navigatore felice di quel poco di responsabilità che mi si addossava. Alle 10,05' mentre non notavo il segnale verde della torretta il Colonnello, scortolo, decollava rapidamente.

Ci mettemmo in rotta a 3000 m. circa di quota con 200 s.m. di velocità e con Rb. diretta Bari-Ciampino 290° (considerata anche una certa deriva) navigavamo con radiofaro in poppa dapprima ed in prua in un secondo tempo, si usufruiva dei rilevamenti polari di Bari e di Ciampino. ~~in-prua-in-un-secondo-tempo~~ Il terreno scorre veloce sotto di noi e potei scorgere nei primi minuti qualche particolare che mi interessava, poi nuvole bianche e noi sopra veloci con un lieve vento da N - NE. La mia attività era volta principalmente alla bussola, avrei voluto controllare su di essa, principalmente per la mia inesperienza ma anche, a mio parere, per la mia poco indovinata ubicazione dello strumento stesso: tentai di osservare il derivometro ma l'oscurità più completa si parò dinanzi al mio occhio, allora feci qualche calcolo del tempo concludendo di dover essere in un determinato punto, ma quando, approfittando di uno squarcio delle nubi, il Colonnello mi chiese il nome della località sorvolata, la mia risposta fu indecisa ed errata come potei notare in seguito avendo io considerato una velocità inferiore alla effettiva, errore dovuto in parte alla sperequazione esistente tra il mio anemometro e quello del Comandante. Poi ancora nuvole, cioè ancora buio

Seguito foglio :

RELAZIONE SUL VOLO EFFETTUATO IL 10/10/1946

per me ed infine dopo 3/4 del viaggio, un po' di chiaro. Fu il Ten. Travaini che mi chiese allora la località sorvolata ma questa volta nel rispondere fui preciso.

Dopo giungemmo nella Valle del Liri ed in fondo sulla piana, con il suggerimento del Comandante scorsi Frosinone e sulla destra il campo.

La torre ci comunicò di venire all'atterraggio ed alle 11,05' l'apparecchio toccava terra.

Mi recai al S.A.T.A. per riempire un modulo relativo al volo. Il mio compito era terminato.

IL NAVIGATORE

F/to Asp. M. De Paolis

OSSERVAZIONI

Il navigatore, in questo suo primo volo, dimostrò una grande preoccupazione per quelli che sono i fenomeni estrinseci al volo, dedicando la sua attenzione principalmente ai fenomeni esterni. La non immediata lettura della bussola (che in particolari condizioni di luce è effettivamente scabrosa) il calcolo errato della velocità, la deriva non calcolata, tutto questo complesso riscontrato dal navigatore stesso ci dimostra che la condotta del volo, pur studiata nei minimi particolari a terra, è stata quanto mai incerta.

Trattandosi del primo volo del navigatore e considerata la sua totale inesperienza si deduce comunque che l'allievo ha dimostrato di applicarsi seriamente al suo compito.

COMANDO CORSO OSSERVATORI

P.....G.....C.

Aeroporto Frosinone, 3/12/1946

IL COMANDANTE
(Pil. Egidio Costa)

Costa

COPIARELAZIONE SUL VOLO EFFETTUATO IL 26/10/1946

VELOCITÀ: Baltimore H.3

EQUIPAGGIO: Pilota Mito BOSSI
Navig. Asp. VENTURINI
Mec. Sere. Magg. Ajello

PERCORSO: Frosinone-Carpiolano-Ciampino-Frosinone.

OGGETTO DEL VOLO: Rappresaglia HGG.

Decollo ore 10 precise. Ci dirigiamo direttamente su Frosinone con Pb. 1200. Siamo al 4.000 metri navigando con rilevamenti di Frosinone, poi rileviamo Carpiolano dove arriviamo alle ore 10,25. Ci mettiamo quindi in rotta per Ciampino anche questa volta giro a Frosinone con soli rilevamenti di Frosinone, poi di Pb. 1200, specialmente nel primo tratto, si legge evidente la rotta per farei fare pratica delle curve. Siamo a Ciampino alle 11,10 circa. Dirigiamo quindi su Frosinone. Quando viriamo fuori il cerchio per atterrare non si accende sul orologio la lampadina di Pb. 1200, quindi pensiamo che non ci sia agganciata la penna. Ci fermiamo al carrello d'atterro. Ci riportiamo in quota e mentre il pilota ritira e fa girare il carrello lo osservo se i due indicatori sono uguali e se no lo osservo, in che caso differenzia. Non vedo nulla di anormale e quindi ci riportiamo all'atterraggio su un piano comodo a scendere a bordo di Pb. 1200 di allarme. Rileviamo ancora a 10.000 metri di provare un atterraggio su piano molto lungo. Ci sporgo sin quasi sul naso per osservare il carrello all'atto della presa di terra. La sua apparenza la rotta di atterro in terra la stessa apparenza e scendere in atterro la lampadina. L'atterraggio è avvenuto a mezzogiorno meno alcuni minuti.

Condizioni meteorologiche: durante il percorso abbastanza buone con leggero vento in quota.

COMANDO CORSO OSSERVATORI

IL NAVIGATORE
F/to Asp. Venturini C.

P....C.A....C.

Aeroporto Frosinone, 3/12/46

IL COMANDANTE
(Pil. Egidio Costa)

REPORT ON THE FLIGHT CONDUCTED ON 25/10/45

Aircraft : 1 Helicopter W: 2
Crew : Pilot W/O Bossi
Radio Operator Verducci
W/O Alf. M. S. 10/10/45

Route: Frosinone-Capriano-Campino-Frosinone
Object of flight: Radio Navigation

We took off at 10.30 exactly. We flew directly towards Naples
with bearing course 130° (2)

Right up to the F. Massino we navigated with bearings from
Frosinone, from there onwards we managed to get our bearings from
Capriano which we reached at 10.55.

We then set track for Campino. This time also we flew to Frosinone
with bearings taken from astern, from there onwards we took
them from ahead.

Especially on the first stage of the route the pilot often
veered from his true route to give us practice in correcting.

We flew over Campino at approximately 11.40 hrs. We then
set track for Capriano.

When we let down the undercarriage to land the engine
light on the dashboard did not function, so we thought that the
light was not down and locked. We climbed once more and whilst the
pilot raised and lowered the undercarriage I observed the movements
of the two wheels to see if they were equal and if not, to observe
in what way they differed.

I did not notice anything abnormal and so we started our 1st
down once more but whilst gliding down, the alarm klaxon on board
began to sound.

Once again we climbed and decided to try to land by making a
very long gliding approach. I put my head out till I was nearly on
the nose of the aircraft to observe the defective wheel at the mo-
ment of touching the ground. But as soon as the wheel touched the
ground the klaxon stopped sounding and the light came on.

We took off at 10.00 hours. We flew directly towards Naples
~~at 10.00 hours 1950(1)~~

Right up to the 11.00 hours we navigated with bearings from
 Ensenada. From that point onwards we had to rely on bearings from
 Capodichino which we reached at 10.35.

We then set back for Capodichino. This time also we flew to Pon-
 tile with bearings from Ensenada. From there onwards we took
 them from ahead.

Suddenly on the first stage of the route the pilot often
 varied his line of sight to give us a position in correction.

We flew over Capodichino at approximately 11.10 hrs. We then
 set back for Ensenada.

When we set down the undercarriage to land the pilotland
 it on the landing gear. I did not function, so we thought that the
 leg was not down and landed. We climbed once more and whilst the
 pilot raised and lowered the undercarriage I observed the movements
 of the two wheels to see if they were equal in size, to observe
 in what way they differed.

I did not notice anything abnormal and so we started our let
 down once more but whilst gliding down, the alarm began on on board
 began to sound.

Once again we climbed and decided to try to land by making a
 very long gliding approach. I put my head out until I was nearly on
 the nose of the aircraft to observe the reactive wheel at the mo-
 ment of touching the ground. But as soon as the wheel touched the
 ground the Klaxon stopped sounding and the light came on.

We landed in a minute before 12.00 hrs.

Meteorological conditions: During the flight the conditions
 were fair with light upper winds.

The day.

Sgt. Cadet Vanturini C.

Translated by I.A.C. HOSI

COPIARELAZIONE SUL VOLO EFFETTUATO IL 28, 1946

VEICOLI : S. 24 c. 12
 EQUIPAGGIO : Piloti Ten. Corini
 M. Gabrielli
 Savig. STV, Romano
 " Moratti
 Asp. Venturini

PERCORSO : Frosinone-Montecriato-Orbatello-Punto X $41^{\circ}30'$ - Frosinone.
 11 3

SCOPPO DEL VOLO: Navigazione RRG.

Ore 09,31' decollo
 " 09,35' verticale carr. Assume la condotta della navigazione. Il STV, Romano, Rh=2730 su lido di Roma. V. 260 Km/h., Q. 3000 m., nubi medie.
 " 09,53' Rh=316. Dal lido di Roma si accosta per Orbatello. V. 320 Km/h., Q. 2500 m., vento da W, vel. 10 Km.
 " 10,01' Pv=322, ril. Rdg. di Olbia=280° - Ciampino=150° - Pisa=10°, punto poco esatto.
 " 10,14' verticale Orbatello, Q. 1000 m., V. 300 Km/h. Si assume Rh=264° e la condotta della navigazione va all'Aspirante Venturini.
 " 10,22' Rilavamento Rdg. pol. di Pisa=90° Pv=270°, vento da W, vel. 10 Km.
 " 10,29' verticale di Montecriato. Si accosta a Su. per 154°.
 " 10,35' con Rh=151° ril. v. di Napoli 111°. Ril. vero di Olbia 189°. Si naviga sopra nubi medie, Q. 1700 m., V. 260 Km/h.
 " 10,39' vel. 150 Km/h., cielo sereno.
 " 10,42' ril. vero Napoli 111°, ril. v. Olbia 221.
 " 10,52' sul punto X, si accosta a Su. per Rh=92°. V. 300 Km/h., Q. 1500 m.
 " 11,00' Q. 1700, V. 300 Km/h. Pv=30° Rdg. v. Ciampino=50° - Capodichino 970° - il punto è buono.
 " 11,10' Pv=90° si accosta a Su. per Pv=71° perché siamo spostati sulla destra.
 " 11,12' con Pv=71° ril. Rdg. v. Ciampino=36. Ril. Rdg. v. Capodichino=60°. Il punto risulta esatto.
 " 11,16' verticale di Nettuno Rh=73° V. 300 Km/h. Q. 1500, cielo sereno.
 " 11,19' verticale di Littorio.
 " 11,23' con dato da Frosinone 333° (il Radiogoniometro di Frosinone corregge successivamente detto valore in 73°)
 " 11,28' verticale di Frosinone.
 " 11,32' si atterra.
 Condizioni meteorologiche buone.

COMANDO CORSO OSSERVATORI

P.....C.....C.

Aeroporto Frosinone, 3/12/46

IL NAVIGATORE

F/to Asp. C. Venturini

IL COMANDANTE
 Pil. Egidio Costa

Egidio Costa

C O P I AREL ONE SUL VOLO EFFETTUATO IL 25 3/1946

VELIVOLO: Baltimore n.3

EQUIPAGGIO: Pilota M. llo Bossi

Navig. Asp. De Paolis

Marc. Serg. Di Blasi

PERCORSO: Frosinone-Ciampino-Capodichino-Frosinone.

SCOPO DEL VOLO: Navigazione RDG.

Alle ore 09,31' l'apparecchio decollava e si effettuava un ampio giro sulla verticale del campo alle 09,33'. Si prendeva quota ed alla velocità 190 s.m., alla quota 2500 p. ci si dirigeva su Ciampino con Rm=289°.

Scorrevano sotto di noi Anagni, Segni, Valmontone poi a sinistra ed in prua Ciampino.

Accostiamo per 129°, sono trascorsi esattamente 12' come era stato fissato e procediamo per Capodichino. Ci si parano dinanzi dei cumuli molto poco rassicuranti, accostiamo di 30° verso il mare per schivare i banchi nuvolosi e proseguiamo con Ciampino in poppa.

Siamo molto spostati sulla destra. Osservo Littoria e Capo Circeo; sbocchiamo sul mare all'altezza di Terracina, accostiamo a sinistra passando su Gaeta con Capodichino in prua. Dopo il Garigliano iniziamo a prender quota. Sul Volturno siamo a 8600 feet e viriamo ancora a causa di numerosi e spessi cirri. Su Capodichino siamo a circa 10000 piedi: Napoli è visibile a tratti sotto di noi che giriamo al largo virando su essa.

Eccoci verso Frosinone con rotta magnetica = 319°; navighiamo con Capodichino in poppa, ecco Cancellone-Arnone, M. Massico, il Garigliano, ecco il campo di Aquino ed il Liri che scorre sulla nostra destra. Frosinone non risponde. Ecco Ceprano, Ceccano, Frosinone.

Siamo un po' dirottati. Alle 10,43' sulla verticale chiedo atterraggio che mi viene concesso. Alle 10,51' atterriamo.

IL NAVIGATORE

F/to Asp. M. De PaolisOSSERVAZIONI

L'allievo non ha tenuto conto della velocità al suolo e della velocità di salita.

L'entità dell'accostata a sinistra sul tratto Ciampino-Capodichino non è riportata.

L'ora in cui ci si mette in rotta da Capodichino a Frosinone non è riportata.

COMANDO CORSO OSSERVATORE

P.....C.....C.

Aeroporto Frosinone, 3/12/46

4/IL COMANDANTE

P. Egidio Costa

Egidio Costa

REPORT ON THE FLIGHT MADE ON 25/10/43

Aircraft : Baltimore B-3
Crew : Pilot: W/O Rossi
Navigator: Cadet De Paolis
W/O: Sgt. Di Biasi

Route: Frosinone-Ciampino-Capodichino-Frosinone

Object of flight : Radio navigation

At 06,31 hrs the aircraft took off and at 8,33 made a large circuit around the aerodrome, reaching a height of 2,500 ft. a speed of 190 mph. and set track 289 (M) for Ciampino.

We passed over Anagni, Segni, Valmonte and ahead and to the left Ciampino.

We turned on to course 1299 and after 13 minutes (as was fixed) proceeded for Capodichino.

Ahead of us appeared cumulus of an ominous kind and we altered course 300 towards the sea to avoid the bank of clouds and we proceeded with Ciampino astern.

We were very much to the right of our course. I observed Littoria and Capo Circeo, we hit the coast at Terracina, we altered course to the left passing over Gaeta with Capodichino ahead.

After we passed the Garigliano river we began to climb. Over the Volturno we were at 1,800 ft. and we altered course again because of numerous and thick cirrus clouds.

Over Capodichino we were at approx. 10,000 ft., Naples was visible in patches beneath us as we reversed course. We are now approaching Frosinone track 3100 (M) we navigated with Capodichino astern then passed Cancellor-Argonne, M. Cassico, the Garigliano and then the aerodrome of Aquino and the Liri river beneath and to the right. Frosinone did not answer. We fly over Terrano, Decano, Maresanone.

We were a little off our course. At 10,33 over the airfield I asked for permission to land which was granted.

Subject of flight : Radio navigation

At 08,31 hrs the aircraft took off and at 0,33 made a large circuit around the aerodrome, reaching a height of 2,500 ft. a speed of 150 mph. and set track 235 (M) for Ciampino.

We passed over Anagnini, Segni, Valmonte and ahead and to the left of Ciampino.

We turned on to course 123° and after 12 minutes (as was fixed) proceeded for Capodichino.

Ahead of us appeared cumulus of an ominous kind and we altered course 30° towards the sea to avoid the bank of clouds and we proceeded with Ciampino astern.

We were very much to the right of our course. I observed Littorale and Capo Circeo, we hit the coast at Terracina, we altered course to the left passing over Anagni with Capodichino ahead.

After we passed the Garigliano river we began to climb. Over the Volturno we were at 3,000 ft. and we altered course again because of numerous and thick cirrus clouds.

Over Capodichino we were at approx. 10,000 ft., Naples was visible in patches beneath us as we reversed course. We are now approaching Frosinone track 310° (M) we navigated with Capodichino no astern then passed Cancellor-Arnone, M. Vesuvio, the Garigliano and then the aerodrome of Aquia and the Liri river beneath and to the right. Frosinone did not answer. We fly over Soprano, Geocano Frosinone.

We were a little off our course. At 10,57 over the airfield I asked for permission to land which was granted.

We landed at 10,51 hrs.

Remarks

The pupil has not taken into consideration the ground speed and the climbing speed. The whole of the course alteration to the left on the Ciampino Capodichino is not reported. The time of setting course from Capodichino Frosinone is not reported.

Translated by I.A.C. BOST

S.A. - Assistenza in onde-cort., assistenza RDX. Assistenza
za in onde medie. Soccorso. Carte RDX. e segnalazione della po-
sizione. Segnali per la partenza e per l'atterraggio. Segnali
di atterrabilità e di non atterrabilità. Codice "Was". Cenni
sui vari codici e sulla quadratura delle carte.

COOPERAZIONE AEROMARITIMA E AEROTERRESTRE :- Conferenze tenute da Ufficiali della Mari-
na e dell'Esercito.

NAVIGAZIONE AEREA - Pilota - Stipilo delle varie forme di correzione e conversione delle carte e degli strumenti di bordo. Comportamento della bussola magnetica in volo per rotte N.S. e E.N. Preparazione di un cartello di rotte. Calcolo di una rotta spezzata a tempo stabilito. Determinazione della deriva nel pratico svolgimento di una rotta. Considerazioni, accorgimenti. Calcolo dei tempi relativi. Preparazione di un raid. Calcolo della deriva in volo, angolo di correzione, angolo di deriva. Cinemodivietro sul velivolo "Baltimore". Spiegazione del regolo inglese "Computer" e di quello italiano. Navigazione KMG: rilevamenti - allontanamento del campo con QDR e QDM - ricerca campo - ricerca antenna. Primi elementi di radioguida con RILPO - allontanamento con RILPO di più RDP. Sistemi di atterraggio radioguidato. Discesa sistemi "Hollands", entrata in campo senza visibilità. Radio Range. Calcolo del tempo nei vari fasi. Conferenze sui sistemi moderni di navigazione Radio e Radar. Cenni sulla navigazione astronomica con impiego pratico del sestante.

RADIOTECHNICA :- Richiami di Elettrotecnica e Radiotecnica. Legge di Ohm e applicazioni. Triodo oscillatore. Onde persistenti. Onde persistenti modulate. Modulazione di ampiezza e di frequenza. Classificazione delle radio-onde. Frequenze: loro caratteristiche e loro impiego. Frequenze elevate e loro caratteristiche. Sistema di atterraggio S.C. S.51. Sentiero omnidirezionale. Localizzatore di pista. Radiotrasmissione di atterraggio. Navigazione sistema "CONSOL". Premesse analitiche sulla navigazione iperbolica. Navigazione sistema "Loran". Navigazione sistema "GME" e sistema "DECCA". Comportamento delle frequenze elevate di fronte ad un ostacolo. Radiotrasmissione ad impulsi. Tubo a raggi catodici. Radiolocalizzatore a riflessione. Radiolocalizzatore a risposta. Cenni al riconoscimento del terreno a mezzo del radiolocalizzatore. Sovrasorco del radiolocalizzatore a risposta.

della deriva nel pratico svolgimento di una rotta. Considerazioni, accorgimenti. Calcolo dei tempi relativi. Trasmissione di un raid. Calcolo della deriva in volo, angolo di correzione, angolo di deriva. Cinemodivertimento sul velivolo "Baltimore". Spiegazione del regolo inglese "Computer" e di quello italiano. Navigazione HDG: rilevamenti - allontanamento del campo con QDR e QDM - ricerca campo - ricerca antenna. Primi elementi di radioguida con RILPO - allontanamento con PILPO di più RDR. Sistemi di atterraggio radioguidato. Discesa sistemi "Holland", entrata in campo senza visibilità. Radio Range. Calcolo del tempo nei vari RMI. Conferenze sui sistemi moderni di navigazione Radio e Radar. Cenni sulla navigazione astro-nomica con impiego pratico del sestante.

RADIOELETTRONICA :-

Richiami di Elettrotecnica e Radiotecnica. Legge di Ohm e applicazioni. Periodo oscillazione. Onde persistenti. Onde persistenti modulate. Modulazione di ampiezza e di frequenza. Classificazione delle radio-onde. Frequenze: loro caratteristiche e loro impiego. Frequenze elevate e loro caratteristiche. Sistema di atterraggio S.C. S.51. Sentiero omnidirezionale. Localizzatore di pista. Radiotra-~~sc~~toria di atterraggio. Navigazione sistema "CONSOL". Premesse analitiche sulla navigazione ipercolica. Navigazione sistema "Loran". Navigazione sistema "GNY" e sistema "DECCA". Comportamento delle frequenze elevate di fronte ad un cataclito. Radiotrasmissione ad impulsi. Tubo a raggi catodici. Radiolocalizzatore e riflessione. Radiolocalizzatore a risposta. Accenni al riconoscimento del terreno a mezzo del radiolocalizzatore. Sommario del radiolocalizzatore a risposta.

TELECOMUNICAZIONI ED ORGANIZZAZIONE S.A.T.A.:- Ordinamento del servizio delle Telecom-

municazioni e dell'assistenza al volo. Regolamento del servizio delle comunicazioni del volo della P.A. - servizi 1.6.7.8.9.10 - Bollettini meteorologici. Assistenza del volo nelle fasi di partenza, di atterraggio e di sorvolo di un Aeroporto. Organizzazione



CORSO OSSERVATORI

GRUPPO PER IL VI° CORSO OSSERVATORI

ARMIA AEREA - Dotazione dei vari armamenti sui vari tipi di apparecchi da caccia e da bombardamento. Vari tipi di bomba e spolette - studio delle spolette. Pistole Vary. Dispositivi per la sincronizzazione. Traguardi Mk 1 X, Mk 2, Mk XIV. Equazioni del tiro di caduta. Bomba ad effetto "Heimarm". Centralino di lancio sul velivolo "Saltire". Traguardo jossia. Rose di tiro. Studio del tiro aerea con e senza deriva.

FOTOGRAFIA - Elementi sulla fotografia aerea. Cenni sommersi sui requisiti e classificazioni di una macchina fotografica. Elementi che costituiscono una macchina: camera obbiettivo - otturatore - serbatoio - magazzino - mirino - organo motore - organo di comando. Autocronometro. Filtri di luce. Cuffia di riscaldamento. Requisiti di una buona installazione. Descrizione del funzionamento di una macchina fotoprospectiva APR 57. Cenni sulle fotomitragliatrici. Sensibilità generale e cinematica del materiale negativo. Distanza focale. Luminosità, profondità di fuoco e di campo - diaframma graduazione. Filtri di luce e cenni sulla fotografia in infrarossa. Autocronometro (descrizione, funzionamento ed impiego). Descrizione della fotoplanimetria AGR.90. Problemi metrici elementari. Regolo Vol. "Ticino", descrizione sommaria ed impiego, esercizi col medesimo. Stereoscopia. Preparazione ed esecuzione di una ricognizione fotografica. Lettura ed interpretazione della fotografia aerea (orientamento, sagoma, tonalità, ombre e rilievo).

METEOROLOGIA - Notioni di temperatura, pressioni, umidità. Scale termometriche. Misura della pressione in mm. e mb., formula di passaggio. Umidità assoluta, relativa e specifica. Gradienti, isobare, isoterme, sono cicloniche, anticicloniche. Tipi di nubi. Teoria del Sigfido, fronte caldo, fronte freddo, esclusioni e fenomeni connessi. Carte ausiliarie e loro interpretazioni, bollettino meteorologico, interpretazione dei simboli. Determinazione della rotta in relazione alle perturbazioni. Studio della

da bombardamento. Vari tipi di bombe e spolette - studio delle spolette.
Pistole Very. Dispositivi per la sincronizzazione. Traguardi Mk 1 X.
Mk X, Mk XIV. Funzione del tiro di caduta. Bomba ad effetto "yeoman".
Centralino di lancio sul velivolo "Baltimore". Traguardo jessa. Rone
di tiro. Studio del tiro corso con e senza deriva.

FOTOGRAFIA

Elementi sulla fotografia aerea. Cenni generali sui requisiti o classi-
ficazioni di una macchina fotografica. Elementi che costituiscono una
macchina: camera obiettivo - otturatore - mirino - magazzino - mi-
rino - organo motore - organo di comando. Autocronometro. Filtri di lu-
ce. Cuffia di ricalcolamento. Requisiti di una buona installazione. De-
scrizione del funzionamento di una macchina fotoproiettiva APG 87.
Cenni sulle fotodurabilità. Sensibilità generale o oroscopia del
materiale negativo. Distanza focale. Luminosità, profondità di fuoco e
di campo - diaframma graduazione. Filtri di luce e cenni sulla fotogra-
fia infrarossa. Autocronometro (descrizione, funzionamento ed impiego).
Descrizione della fotoplanimetria AQM.20. Problemi notevoli elementari.
Regole del "visivo", descrizione generale ed impiego, esercizi col me-
tascopo. Stereoscopia. Preparazione ed esecuzione di una ricognizione
fotografica. Lettura ed interpretazione della fotografia aerea (criam-
tamento, sagoma, tonalità, ombre e rilievo).

INTERESSE

Portioni di temperatura, pressioni, umidità. Scale termometriche. Misura
della pressione in mm. e mb., formula di passaggio. Umidità assoluta, re-
lativa e specifica. Gradienti, isobare, isocline, zone cicloniche, anti-
ciloniche. Tipi di nubi. Teoria del Bjerknes, fronte caldo, fronte
freddo, occlusioni e fenomeni connessi. Carte ausiliarie e loro inter-
pretazione, bollettino meteorologico, interpretazione dei simboli. Deter-
minazione della rotta in relazione alla perturbazione. Studio delle
carte del tempo.

./.

PRACTICAL PHASE FOR THE 6TH COURSE OBSERVATION."BALTIMORE".

1 Flight	Simple Navigation	200 KM	1 hrs
2 Cross country F.	Radio Navigation	400 KM	3½ hrs
2 Cross country F.	" "	800-1000 KM	10 hrs

with 4 landings outside base.

"SM 79 and SM 84".

2 Cross country flight	Simple Navigation	200 KM	2 hrs
4 " " "	Radio Navigation	450 KM	7 hrs
4 " " "	Radio Navigation	1000 KM	14 hrs

"CANT 4 - SE 34 - BALTIMORE".

4 flights for photographic practice	2 hrs	----	3 hrs
-------------------------------------	-------	------	-------

Total hrs of flight 45½.

PROGRAMME OF THEORY FOR OBSERVER'S COURSE.

AIR AND AIRMANSHIP. Elements on different types of fighter and bomber aircraft. Various types of bombs and fuses. Study of fuses. Velocity pistols. Synchronisation devices. Bomb sights and L.A., M.A., M.A.IV. Bomb dropping formulas. "Leisen" type of bomb. Bombing pattern on Baltimore aircraft. Jossa bomb sight. Targets. Study of aerial bombing with and without drift.

PHOTOGRAPHY. Principles of aerial photography. Principles, requirements and classification of a camera. Parts which make up a camera: Dark chamber - shutter - reservoir - magazine - sight - propelling and controlling organs. Automatic chronometer. Light filters. Heating jacket. Requirements for a good installation. Description of the workings of an automatic camera, AAR 37. Principles of photographic machine guns. General and colour sensibility of the negative. Local distance. Luminosity, focal length and field of camera - Diaphragm graduation. Light filters and principles of infra-red photography. Automatic chronometer (description, workings and employment). Description of the map-making camera AAR 90. Elementary motor problems. Regulator "Giovino" model, summary description and use of, practices with same. Stereoscopes. Preparation and execution of a photographic reconnaissance. Reading and interpreting of aerial photography (aiming, silhouette, tonality, shadows and relief).

METEOROLOGY. Principles of temperature, pressure, humidity. Thermometer scales. Measure of pressure in mm., or mb., conversion formulas. Absolute humidity, relative and specific. Gradients, isobars, isotherms, cyclonic zones and anticyclones. Types of clouds. Theory of Barokinesis, warm front, cold front and resultant weather. Auxiliary cards and interpretations, meteorological bulletins, interpretation of symbols. Determination of the route in relation to disturbances. Study of weather maps.

AIRIAL NAVIGATION. A review of the various corrections and conversions applied to the charts and instruments on board. Behaviour of the magnetic compass in flight on M.B. and B.W. courses. Preparation of a flight plan. Planning a zig zag course with a set timing. Considerations, experience. Determination of the drift in practice. Considerations and findings. Calculation of relative times. Preparation for a cross country. Calculation of drift while in flight, correction angle, angle of drift. Automatic drift recorder on Baltimore aircraft. Explanation of the English and the Italian "Computers". Radio navigation: bearings. Leaving the airport, with QDR'S and QDM'S, locating the airport, direction finding aerial. First principles of radio guidance with "Rilco" - moving away with "Rilco" and RDR. Systems of radio controlled landings. Approach with "Roller" system, landing with nil visibility. Radio Range. Calculation of time in the various time zones. Conference on modern system of navigation with Radio and Radar. Principles of astro-navigation with practical use of sextant.

RADIO THEORY. Hints on the theories of Electricity and Radio. Ohm's law and application. Oscillator triode. Carrier waves. Modulated carrier waves. Modulation of amplitude and frequency. Classification of radio waves. Frequencies: their characteristics and use. High frequencies and their characteristics. S.O.S. system of landing. Omnidirectional route. Runway indicator. Radio beam. Navigation by the "CO-LOC" system. Principles of hyperbolic navigation. Navigation by the "Loran" method. Navigation by the "Loran" and "SOCA" methods. Behaviour of high frequencies when confronted with obstacles. Radiotransmission by impulses. Cathode ray tube. Radio location by reflection. Radio location by responder. Principles of ground reconnaissance by use of radiolocation. Overloading of the responder radio location.

TELECOMMUNICATION AND ORGANISATIONS S.A.T.A. Organisation of the Telecommunication

Description of the workings of an automatic camera, APR 37. Principles of photographic machines guns. General and colour sensibility of the negative. Local distance. Luminosity, focal length and field of camera - Diaphragm graduation. Light filters and principles of infra-red photography. Automatic chronometer (description, workings and employment). Description of the map-making camera APR 30. Elementary motor problems. Regulator "Giovino" model, summary description and use of, practices with same. Stereoscopes. Preparation and execution of a photographic reconnaissance. Reading and interpreting of aerial photography (mining, silhouette, terrain, shadows and relief).

METEOROLOGY. Principles of temperature, pressure, humidity. Thermometer scale. Measure of pressure in mm., or in., conversion formulas. Absolute humidity, relative and specific. Gradients, isobars, isallobers, cyclonic zones and anticyclones. Types of clouds. Theory of Barometric, warm front, cold front and resultant weather. Auxiliary cards and interpretations, meteorological bulletins, interpretation of symbols. Determination of the route in relation to disturbances. Study of weather maps.

AERIAL NAVIGATION. A review of the various corrections and conversions applied to the charts and instruments on board. Behaviour of the magnetic compass in flight on N.E.S. and R.W. courses. Preparation of a flight plan. Planning a zig zag course with a set timing. Considerations, experience. Determination of the drift in practice. Considerations and findings. Calculation of relative times. Preparation for a course country. Calculation of drift while in flight, correction angle, angle of drift. Automatic drift recorder on Baltimore aircraft. Explanation of the English and the Italian "Computers". Radio navigation: bearings. Leaving the airport, with DPA's and QDM's, locating the airport, direction finding aerial. First principles of radio guidance with "Ripco" - moving away with "Ripco" and ROP. Systems of radio controlled landings. Approach with "Rolland" system, landing with nil visibility. Radio Range. Calculation of time in the various time zones. Conferences on modern system of navigation with Radio and Radar. Principles of astro-navigation with practical use of sextant.

RADIOLOGY. Hints on the theories of Electricity and Radio. Ohm's law and application. Oscillator triode. Carrier waves. Modulated carrier waves. Modulation of amplitude and frequency. Classification of radio waves. Frequencies: their characteristics and use. High frequencies and their characteristics. S.O.C.O.I system of landing. Omnidirectional route. Runway indicator. Radio beam. Navigation by the "CO-LOC" system. Principles of hyperbolic navigation. Navigation by the "Loran" method. Navigation by the "GEE" and "OMEGA" methods. Behaviour of high frequencies when confronted with obstacles. Radio transmission by impulses. Cathode ray tube. Radio location by reflection. Radio location by responder. Principles of ground reconnaissance by use of radiolocation. Overloading of the responder radio location.

TELECOMMUNICATION AND ORGANISATIONS S.A.F.A. Organisation of the telecommunication assistance to aircraft service. Regulations governing communications services of the P.A. services 1.6.7.8.9.10. Meteorological bulletins. Assistance to flight during the period of take-off, landing and circling of an aerodrome. Organisation S.A.F.A. assistance in short-wave, assistance in Radio Navigation. Assistance on medium waves. Rescue. Radio navigation charts and reporting of position. Signals for departure and landing. Signals of airfield serviceability and non-serviceability. Code "Aas". Principles of various codes and on the grids of the charts.

NAVAL AND GROUND CO-OPERATION. Lectures held by officers of the army and navy.

ATTIVITA'**ADDESTRAMENTO**

No	Grado Casato e Nome	Attività volo preced.		Ente Provenienz.	Ente Assegnazione	Attività Addestrat.		
		Pilota	Navigatore			Balt.	S.79	S.
1	Ten. Col. BUCCI MARIO	1200h	----	St. Balt.	St. Baltimore	7h40'	0h30'	=
2	Ten. Col. PASTI NINO	1250h	1h10'	Unità Aerea	St. Baltimore	6h45'	0h30'	4h
3	Ten. Col. ROSSI Michele	1600h	----	3 ^a Z.A.T.				
4	Capitano DE ROSA Antonio	415h	119h	St. Balt.	St. Trasporti	---	7h55'	=
5	Capitano GUISO Ignazio	310h	130h	St. Balt.	St. Baltimore	7h05'	----	=
6	Tenente BERNARDINI Umberto	110h	240h	St. Balt.	St. Baltimore	8h15'	----	=
7	Tenente CINQUE Fulco	216	150h	St. Balt.	St. Baltimore	7h55'	----	=
8	Tenente MITCHEL Mario	110h	180h	St. Balt.		7h50'		
9	Tenente MURA Antonio	250h	140h	St. Balt.	St. Baltimore	4h55'	----	=
10	Tenente TURCO Mario	115h	200h	St. Balt.		3h25'		
11	S/Tenente FERRARI Aurelio	850h	----	1 ^a Z.A.T.				
12	Tenente SPADUZZA Ginni	600h	----					
13	Ten. Col. GIOVANNONZI Massimo							

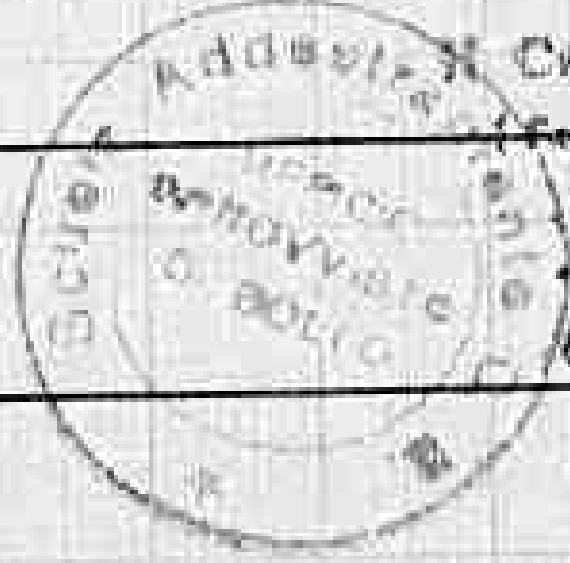
SCUOLA ADDESTRAMENTO
Ufficio Operazioni

vità volo preced.		Ente	Ente	Attività Addestrativa			Totale	Punteggio	N O T E
	Navigatore	Provenienza	Assegnazione	Balt.	S.79	S.84			
0h	----	St. Balt.	St. Baltimore	7h40'	0h30'	----	8h10'	18/20	
10h	1h10'	Unità Aerea	St. Baltimore	6h45'	0h30	4h20'	11h35	18/20	
20h	----	3^ Z.A.T.							
15h	119h	St. Balt.	St. Trasporti	----	7h55'	----	7h55'	17/20	
10h	130h	St. Balt.	St. Baltimore	7h05'	----	----	7h05'	16/20	
10h	240h	St. Balt.	St. Baltimore	8h15'	----	----	8h15'	17/20	
16	150h	St. Balt.	St. Baltimore	7h55'	----	----	7h55'	17/20	
10h	180h	St. Balt.		7h50'					
250h	110h	St. Balt.	St. Baltimore	4h55'	----	----	4h55'	18/20	
15h	200h	St. Balt.		3h25'					
350h	----	1^ Z.A.T.							
600h	----								
SCUOLA ADDESTRAMENTO B.									
Ufficio Operazioni									

SCUOLA ADDESTRAMENTO B

~~11915-00022-04~~

Stampa circolare: Scuola Addestrativa Domanda
PROVINCIA DI BOLOGNA
7.1

110h	180h	St. Balt.	St. Baltimore	7h50'			
250h	140h	St. Balt.	St. Baltimore	4h55'	====	====	4h55' 18/20
115h	200h	St. Balt.		3h25'			
850h	====	1^ Z.A.T.					
600h	====						
				SCUOLA ADDESTRAMENTO B.			
				Ufficio Operazioni			
già terminato l'addestramento							

5A
(C1)

From : General Staff Military Air Force (No 1 Operational and Training Section).
 To : A.F.S.C., A.C., Rome.
 Date : 27th December, 1946.
 Ref. : 107008/ADIA/4115 Coll.

TRAINING SCHOOL AT FRESCINONE.

With reference to letter AFSC/31/2/ING dated 23/11/46. The programmes which are actually being carried out by the training school of Frescinone are herewith forwarded to the A.F.S.C. as requested.

Attached are also two graphs of the activity carried out in the Navigators Course and the activity of the pilots training and a graph of the activity carried out by the school itself in the month of October.

Also are enclosed 4 reports compiled by the pupils of the Navigation Course at the end of 4 different exercises.

With regard to para 2 of your letter, this General Staff is still awaiting a copy of the publication AF 1234, for study and information.

The list of material at No 4 will be forwarded under separate cover.

THE CHIEF OF STAFF

TRANSLATED BY LAC DOBI.

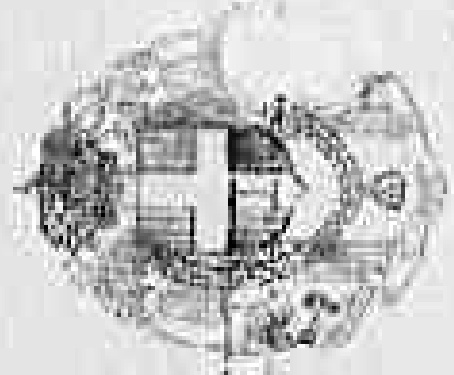


Air II & III

my 10/1

Please see to this trip of
absence

claf
111. 2210



an/v

REPUBBLICA ITALIANA

27 DIC. 1946

Roma

19.4

Stato Maggiore

1° Reparto

Sezione Operac. e Addestramento

Militare

ALLIED FORCES SUR COMMISSION
Allied Commission

ROMA

Dist. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.

OCCETTO Scuola Addestramento Trocinone.

Si fa riferimento al foglio ATSC/81/2/INC del 23/11/46.-

Si rimettono a codesta ATSC i programmi che attualmente vengono sviluppati dalla scuola Addestramento di Trocinone.-

Allegati sono anche due specchi analitici della attività svolta dal Corso Navigatori e l'attività dei piloti addestrati e uno specchio sintetico della attività nel mese di ottobre della Scuola stessa.

Sono ancora allegati n. 4 esempli di relazioni compilati dagli allievi del Corso Navigatori al termine di 4 diverse esercitazioni.-

In merito a quanto detto al paragrafo 2) della lettera di riferimento, questo S.M. è sempre in attesa di avere copia della pubblicazione AP.1234 per poterne prendere conoscenza.

La lista di materiale di cui al n. 4 sarà trasmessa con foglio a parte.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

25.

1768

1° Sezione Operaz. e Addestramento

1° Sezione Operaz. e Addestramento

4110 Coll. *Relazione al P. N. 1°*

Oggetto Scuola Addestramento Presinone.

Si fa riferimento al foglio AP. 330/21/2/INC del 23/11/46.

Si rimettono a codeste AP. 330 i programmi che attualmente vengono sviluppati dalla scuola addestramento di Presinone.

Allegati sono anche due specchi analitici della attività svolta dal Corso Navigatori e l'attività dei piloti addestrati di e uno specchio sintetico della attività nel mese di ottobre della Scuola stessa.

Sono ancora allegati n. 4 esemplari di relazioni compilati dai allievi del Corso Navigatori al termine di 4 diverse esercitazioni.

In merito a quanto detto al paragrafo 2) della lettera a riferimento, questo S.M. è sempre in attesa di avere copia della pubblicazione AP. 1234 per poterne prendere conoscenza.

La lista di materiale di cui al n. 4 sarà trasmessa con foglio a parte.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

lyfi

2209

Ran.

Rome, 30th November 1946

AIR FORCE GENERAL STAFF
1st Op. Unit - Chart. Sect.

to : AIR FORCES SUB COMMISSION - A.C. ROME

Prot. N° OP/106104/Fc.1-1/3902 Coll.

SUBJECT : Aerial Navigation Maps.

Reference to your letter AFSC/81/2/ENG., dated
18th November 1946.

We thank this A.F.S.C. for the attentions showed
to us and inform you that the Italian Military Air
Force use, for the aerial navigation, maps which
have some characteristics similar to those contain-
ed in the maps you sent to us, as reported in the
above mentioned letter.

The maps in question will be used to bring the A.
M. maps up to date, and those used by the R.A.F.
will be surely helpful to this Office for the same
purpose.

At the same time we remind this A.F.S.C. the maps
requested in the letter OP/105283/GL.Li., dated
10th October 1946.

These maps would serve now to cadet Pilot Officers
of the Air Academy of Nisida who are frequenting
the Aerial Navigation Course.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
M. CARICLO ?

Translated by M. COMPAGNONI

Chubb
18/12.



2208

Ran.

Rep.  Ital.

Roma:

30 NOV. 1946

~~XXXXXXXXXX~~

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

ALL'A.F. .C. /A. C.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

1° Rep. Operaz. Uff. Cartografico

ROMAProt. Op/106104- /Fc.1-i. 3902 Coll.

OGGETTO: Carta di aeronavigazione.-

Si fa riferimento al foglio AFSC/81/2/ENG.
del 18 nov. u.s.

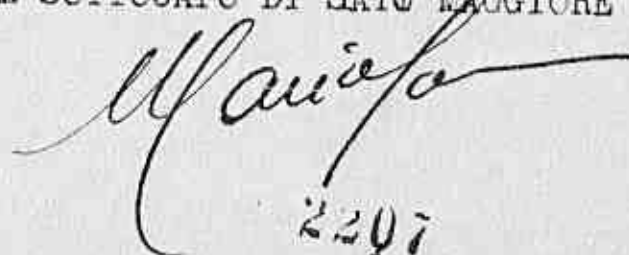
Si ringrazia codesta A.F.S.C. per l'attenzione dimostrata e si comunica che l'Aeronautica Militare Italiana impiega per l'aeronavigazione carte che hanno alcune caratteristiche analoghe a quelle inviate con il foglio a riferimento.

Le carte di cui trattasi saranno impiegate per l'aggiornamento di quelle in uso presso l'A. M. e saranno per lo stesso uso utili a questo Ufficio tutte le carte impiegate dalla R.A.F. per i rilevamenti e per l'aeronavigazione.

Si coglie l'occasione per ricordare a codesta AFSC le richieste di carte di cui al foglio Op/105283/Fc.1-i del 10 ott.1946.

Tali carte servirebbero in questo momento per il corso di navigazione aerea agli allievi Ufficiali piloti dell'Accademia aeronautica di Nisida.-

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE


2207

3A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.
TO : Italian Air Ministry.
DATE : 23rd November, 1946.
REF. : AFSC/01/2/Tng.

NAVIGATION TRAINING SCHOOL - TRAINING EQUIPMENT.

During a recent visit of Staff Officers from this Sub-Commission to the Navigation Training School at Frosinone it was noted that training was being hampered through lack of essential equipment such as Drift Meters, Astro Navigational Tables and sextants.

It is further understood that the Italian Air Ministry intend to modify the training school syllabus by incorporating several ideas taken from A.F. 1234.

It is therefore requested that a copy of the training school syllabus together with any suggested future amendments be forwarded to this Sub-Commission.

It is further requested that, in light of these syllabi the Air Ministry forwards a list of equipment not available from Italian sources and efforts will be made to obtain as much as possible from R.A.F. sources.


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

1/2/47

1/2/47

1772

NAVIGATION TRAINING SCHOOL - TRAINING EQUIPMENT

During a recent visit of Staff Officers from this Sub-Commission to the Navigation Training School at Frosinone it was noted that training was being hampered through lack of essential equipment such as Drift Meters, Astro Navigational Tables and sextants.

2. It is further understood that the Italian Air Ministry intend to modify the training school syllabus by incorporating several ideas taken from A.F. 1034.
3. It is therefore requested that a copy of the training school syllabus together with any suggested future amendments be forwarded to this Sub-Commission.
4. It is further requested that, in light of these syllabi the Air Ministry forwards a list of equipment not available from Italian sources and efforts will be made to obtain as much as possible from R.A.F. sources.

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

1/5/11

1/10/11

2200

2A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.
TO : Italian Air Ministry.
DATE : 18th November 1945.
REF. : AFSC/21/2/Tag.

Ext: 546.

CHARTS AND MAPS.

Herewith 20 copies of each of the following navigation plotting charts as are in current use with the R.A.F.:-

1/1,000,000 Plotting series, Sheet NE 32 1/2/10 Greece
Sheet NE 41/10 Adriatic.
ditto

1/2,000,000 Plotting series, Sheet NW 30/5 Constantinople.

2. If these do not fulfil your needs, will you please forward to this Sub-Commission more precise details of your requirements.

Chihit
C. H. H. GILES W/COR.
FOR AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2205

1A

From:- Air Headquarters, ITALY, R.A.F.C. I.F.
To:- A.F.S.C. A.C. ITALY. (ROME)
Date:- 2nd November 1946
Ref:- AHQI/508/Nav.

CHARTS FOR ITALIAN AIR MINISTRY.

Herewith 20 copies of each of the following navigation plotting charts as are in current use with the R.A.F.:-

1/1,000,000 Plotting series, Sheet NE 32 1/2/10 Greece
ditto Sheet NE 41/10 Adriatic

1/2,000,000 Plotting series, Sheet NW 30/5 Oran-Sofia.

2. If these do not fulfil the Italian Air Ministry's needs, may more precise details be given of their requirements.

F.C. Mays

(F.C. MAYS F/IT)
Senior Navigation Officer,
Air Headquarters,
Royal Air Force, - ITALY.

2204

1775