

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

785017

ACC

10000/135/186

HISTORICAL
JUNE 1944; F

10000/135/186

HISTORICAL RECORDS & ARCHIVES, IAF
JUNE 1944; FEB. - DEC. 1945; APR. 1946

0700

785017

S.I.O.

9.

I suppose we should have 29^B translated & forwarded
(5 copies) to D.A.A.C. What do you think?

In any event I would like to see a translation of
chapters 4 & 5.

1/10.

1/10 AOC.

2011

M5SSO

most of the information required is
organizational, of which I know nothing. I
don't even know what files we have on that
part of it.

It is a long report and would take a lot of work
and I have neither the help required nor time from
my normal duties for this job.
I could send it to the Station Air Ministry
with a request that they do it, but don't believe
that would be very satisfactory as it might not give a
true picture of facts.

John 27/7

M6W/C BayneRef M4 and 5.

This is your job now.

W.C. Bayne

27/7

M7Major Luss.Ref 16A Min 5 and 6.

Saw Flt Kennedy (ex AFSC and ALS) ^{on 10 Aug.} who stated that he had
prepared a report in this form, but without photographs, for Air Ministry
he promised to send down a copy, if nothing appears by 31st Aug
suggest writing to Adm HQ OAF, for Kennedy's attention, asking him
to forward at once.

W.C. Bayne 28/8.

M8C.I.O.

May I have a copy of the final draft of 26A for inclusion as an
Appendix in next month's Air Report.

21st Sept, 45.

done to

W.C. Bayne
Air 1.

M5S30

Most of the information required is organizational, of which I know nothing. I don't even know what files we have on that part of it.

It is a long report and would take a lot of work and I have neither the help required nor time from my usual duties for this job.

I could send it to the Italian Air Ministry with a request that they do it, but don't believe that would be very satisfactory as it might not give a true picture of events.

glenn 27/7

M6W/C RaynerRef M4 and 5

This is your job now.

W. J. Kennedy
27/7

M7

W/C Liss. Ref 16A lines 5 and 6.

Saw F/Lt Kennedy (ex AFSC and ALS) on 10 Aug, who stated that he had prepared a report in this form, but without photographs, for his Ministry. He promised to send down a copy, if nothing appears by 31st Aug suggest writing to Adm HQ OAF, for Kennedy's attention, asking him to forward at once.

W. B. Rayner 28/8.

M8C.10

May I have a copy of the final draft of 26A for inclusion as an Appendix in next month's Air Report.

21st Sept, 45.

done to

W. B. Bisdée W/C.
Air 1.

W. C. Rogers

Check Enclosure 15A and note in
a minor ~~what~~ action if any unknown
is taken.

W. C. Rogers

H. 2

Also seems to concern your branch could I have
your comments please

W. C. Rogers

W. C. Rogers — 1st 24/7

3. 2317

1. Re H. 2. I should see how this touches
Intelligence staff. If they had been referring
to Italian documents, it would certainly be my
pigeon, but in the documents referred to are all
acquired, I have no more jurisdiction or departmental
interest than any other branch of AFSC.
2. I have, however, read in one of the AFSC.

Presumption that there is an historical record
action in the Commission, which takes care
of all documents whenever any into Commission
or departmental folders up. Perhaps they can
give you some advice as to what extent. If any
the AFSC is bound by ISA.

2017

H.R.

Below seems to concern your branch could I have your comments please

L. B. Forgas

2017/11/17

2017

3.

1. Re A. 2. I cannot see how this touches Intelligence state. If they had been referring to Belgian documents, it would certainly be my pigeon, but in the documents referred to as all access, I have no more jurisdiction or departmental interest than any other branch of ASIS.

2. I have, however, read in one of the ASIS Publications that there is an Historical Records section in the Commission, which takes care of all documents whenever any Sub Commission or departmental focus up. Perhaps they can give you some advice as to what extent (if any) the ASIS is bound by ISA.

2017/11/17

M4

2017/11/17

2017/11/17

Ref 16A

would you like to transfer this work

2017/11/17

2017/11/17

31A

From : Air Forces Sub Commission, Rome
To : American Office
Groves Registration Office.
H.Q. Sector 'A',
26261 G.R.U. (O.V.H.D.)
Fleet Post Office,
157 Navy, Palermo (Sicily).
Date : 10th December 1945
Ref : AFSC/352/Org.

It would be much appreciated if nominal rolls of Italian Air Force personnel buried in the American cemeteries in your area, especially those of Gela and Catania, could be supplied to this H.Q.

F.L. BRADSHAW, 3/Ldr,
Air Vice-Marshal,
Air Officer Commanding.

Copy to : Italian Air Ministry
(your 6468 Coll., 5th December, 1945)

From : Italian Air Ministry
To : A.P.S.C., Rome
Date : 5th December 1945
Ref : 6468/Coll.

MILITARY PERSONNEL DECEASED

Enclosed herewith copy of letter 40365/AS dated 27/10/45 of the Aeronautical Nucleus Command of Sicily, - Office Spiritual Assistance.-

We request a nominal roll of the Italian military personnel buried in the cemeteries of Gela and Cernusco.

Lt. Col. W. Adrower.

translated by J. Bevacqua.

2311



From : Aeronautical Nucleus Command of Sicily.
To : Italian Air Ministry
Date : 27th October 1945
Ref : 48065/AS

DECEASED MILITARY PERSONNEL

I would like to inform you of the following:

The I.A.M. - Office of Displaced Persons and War Casualties, in their letter 9/DL2604/12771/DPW dated 6th October 1945, informed us that, according to information from the C.R.I., the Aviere Duminuco Giuseppe, class 1922, fell in battle and was buried in the American cemetery of Gela.

I am in contact with the "Graves Registration Office" and on going to this Office in order to obtain an authorization to enable the relations of the late Duminuco to visit his grave, I discovered that at the Gela cemetery about 800 Italian and German military personnel are buried, and of these about 400 are unknown, and at the Catania cemetery (Messina) another 700, half of which are unknown too.

I was informed also that Aviere Lofiore Francesco of Michele and of Di Maggio Annis, born on the 14th September 1922, and fallen at S. Pietro, is buried at the American cemetery of Gela, Plot C, row 31, grave 368. The said news has been given by me to the family of the late aviere, living at Palermo, Corso Pisani, Case Ponomelari 1/.

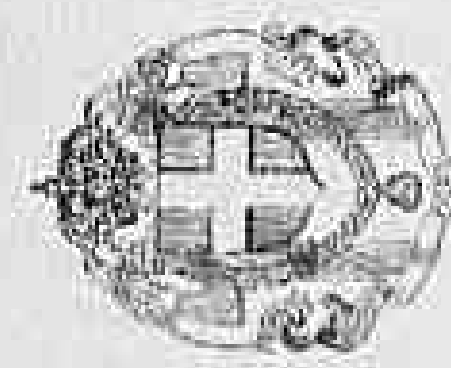
The American Office said they had not informed the competent Ministry, due to lack of details.

It would be opportune if the competent units would ask for a nominal roll of all the people buried in the American cemeteries to the American Office (Graves Registration Office - H.Q. Sector "A", Zone 1, 2621 C.R.U. (OVHD) Fleet Post Office 157 Navy Palermo, Sicily.

2910

The Military Chaplain

translated by J. Bevrus.



Ministro dell'Aeronautica

UFFICIO COLLEGAMENTO

- Roma -

Ai L'A.F.S.C., A.C.

Divisione
Post. N.º 6468 Co. R. Alloggio

Risposta al Foglio del
Dir. L.º

Oggetto : Militari caduti.-

Si trasmette in copia l'unito foglio No. 48065/AS
in data 27-10-c.a. del Comando Nucleo Aeronautico della Sici-
lia - Ufficio Assistenza Spirituale - con preghiera di cortese
interessamento, al fine di ottenere, possibilmente, un elenco
nominativo dei militari italiani sepolti nei Cimiteri di Gela
e Caronia.-



UFFICIO
COLLEGAMENTO
CON L'AC

Il foglio allegato in copia rappresenta l'elenco dei militari italiani sepolti nei Cimiteri di Gela e Caronia.

FROM : ITALIAN AIR MINISTRY. MINISTER'S CABINET.
TO : A.F.S.C. A.C. ROME.
DATE : 25 . SEPT . 45 .
REF. : 29060/5270 Coll.

"POSITION AND AIMS OF THE ITALIAN AIR FORCE".

I submit for your attention the attached 10 copies of the publication headed "Position and aims of the I.A.F.".

The I.A.F. is certain that your Sub Commission, having followed its daily work, its efforts, its sacrifices and having made certain of the perfect loyalty of the I.A.F. to the Allied cause, understands and values its legitimate aims.

The I.A.F. awaits confidently, at the present moment, the recognition which the Peace Treaty will sanction by according her a deserved continuity for the defence of the Country, in the orbit of international safety, together with the British and American Air Forces with whom we shed out blood, in two wars, for the same ideals.

THE MINISTER.

2907



0720

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

735017

SITUAZIONE E ASPIRAZIONI DELL'AERONAUTICA ITALIANA

1 - SITUAZIONE ATTUALE DELL'AERONAUTICA ITALIANA

a) L'Italia il 10 giugno 1940 disponeva di un'Aeronautica di complessivi 3750 aeroplani bellici, di cui 1519 da bombardamento e da trasporto (da adibire per uso bellico); 1177 da caccia; 582 ausiliari per l'Esercito; 304 ausiliari per la Marina; 168 presso le Scuole di addestramento alla specialità. (Nei dati sopra riportati non sono compresi i velivoli delle Scuole di 1° e 2° periodo e quelli da turismo).

b) Durante i 39 mesi di guerra l'incremento dell'Aeronautica per nuove costruzioni fu di 6600 aeroplani delle varie specialità. Il totale degli aerei impiegati nello stesso periodo di guerra fu, quindi, di 10.350.

c) Durante i 39 mesi di guerra andarono perduti per cause belliche e per incidenti di volo 6733 aeroplani dei vari tipi e ne furono radiati 2129 dei tipi antiquati.

Cosicchè all'atto dell'armistizio (8 settembre 1943) la consistenza totale era di 1488 aeroplani in carico, tra efficienti e non efficienti, così suddivisi: Bombardamento 108; Aerosiluranti 43; Caccia 265; Ausiliari per l'Esercito 140; Ausiliari per la Marina 100; Trasporti 223; Scuole 609.

Quindi: Aeroplani da guerra 879;
Aeroplani da Scuola 609.

d) Le clausole dell'armistizio ponevano all'Aeronautica due condizioni antitetiche, senza indicare modalità e misure per conciliarle:

- trasferire tutti gli aerei su basi alleate o occupate dagli Alleati;
- partecipare con le altre Forze Armate nazionali, rimanendo nelle zone occupate antecedentemente all'armistizio, alla lotta contro le forze armate tedesche, allo scopo di favorire più o meno direttamente le operazioni alleate.

Le circostanze in cui fu denunciato l'armistizio; la deficienza o mancanza assoluta di precise disposizioni; la mancata conoscenza della situazione contingente da parte di quasi tutti i Comandanti le Unità Aeree; la deficienza di carburante; la dislocazione di alcuni Reparti su basi lontane quali l'Egeo, la Grecia, l'Albania, la Slovenia-Dalmazia e, per gli aerei scuola, la deficienza di autonomia di volo, resero particolarmente difficile e spesso impossibile l'esodo degli aerei italiani verso le basi alleate.

Ciò non di meno, 197 aerei riuscirono a transitare da parte alleata, così suddivisi: 33 da bombardamento; 46 da caccia; 25 aerosiluranti; 4 ausiliari per l'Esercito; 32 ausiliari per la Marina; 49 trasporti; 8 da turismo; trasferendosi anche nei giorni successivi all'armistizio sotto la minaccia di invasioni degli aeroporti, indifesi da truppe a terra, ed affrontando la difesa aerea e contraerea tedesca.

Tenuto conto dei 254 aerei già dislocati sulle basi dell'Italia meridionale, il numero complessivo di aerei con i quali si poté iniziare le operazioni con gli Alleati fu di 451.

Gli aerei rimasti nei territori occupati dai tedeschi furono 1037, di cui 800 in riparazione presso le Ditte e le S.R.A.M.. I rimanenti 237 erano presso i Gruppi complementari dei Reparti e presso le Scuole e solo 80 circa di essi efficienti al volo, la maggior parte dei quali fu tuttavia resa inefficiente per esplicito ordine emanato dai Comandi ed eseguito dai gregari. Tanto vero, che le poche Unità che passarono a far parte dell'Aviazione repubblicana furono costituite, in definitiva, da un Gruppo Aerosilurante che si esaurì in poche azioni belliche; da 3 Gruppi da Caccia, di cui 2 soli in servizio su aerei Messerschmitt ceduti dai tedeschi e uno in formazione che non raggiunse mai il fronte e non operò mai; da 2 Gruppi da Trasporto.

Se fu possibile eseguire il trasferimento della maggior parte degli aerei efficienti e di una parte del personale, non fu possibile spostare Magazzini ed organi di riparazioni per la massima parte accentrati nell'Italia centro-settentrionale, appunto in conseguenza dell'attesa invasione da parte alleata.

Cosicchè l'Aviazione dislocata nel Sud e nelle Isole rimase praticamente priva di industrie, Squadre Riparazioni, materiali aeronautici e materiali di equipaggiamento vari.

Tenuto conto delle già avanzate condizioni di usura degli aerei e dei motori, l'Aviazione passata agli Alleati non era quindi nelle condizioni di

0723

poter dare un utile e provato apporto alle operazioni belliche contro la Germania, se Comandi e personale dei Reparti non avessero compiuto dei veri miracoli di ricerca, di riordinamento e di ricostruzione, manifestando in modo indiscusso e commovente la loro volontà di partecipare nel modo più intenso e con la massima dedizione alla guerra per la liberazione del territorio nazionale.

2 - FORME ED ENTITÀ DELLA COLLABORAZIONE DELL'AVIAZIONE ITALIANA NEL PERIODO DELLA COBELLIGERANZA (1)

Immediatamente dopo la dichiarazione dell'armistizio, e precisamente il 9 settembre 1943, gli aerei italiani iniziarono le operazioni belliche contro i tedeschi con una ricognizione offensiva e scorta a nostre forze navali in trasferimento dalla Spezia a porti controllati dagli Alleati. Successivamente combatterono l'11, il 12, il 16, il 20 dello stesso mese contro il comune nemico, fino a quando, dal 18 settembre 1943, gli aerei iniziarono la regolare partecipazione alle azioni belliche alleate sul territorio balcanico, prendendo contatto con le unità dell'Esercito colà dislocate, svolgendo attiva opera di propaganda e di assistenza in favore dei nostri presidi isolati e difendendoli con l'ausilio delle loro armi di bordo e con lancio e spesso con il trasporto di soccorsi vari.

Alcuni equipaggi che atterrarono in quell'epoca in territorio albanese furono catturati dai tedeschi e passati per le armi.

Successivamente, con la graduale organizzazione dei servizi tecnici sorti quasi per incanto dalla intelligente, laboriosa e faticosissima riunione delle macchine e degli utensili sparsi o salvati dalla ritirata dall'Africa Settentrionale, si formarono le prime officine di revisione motori e di riparazioni velivoli.

Il materiale vecchio e decaduto fu rimesso a nuovo e, specie nel campo dei motori, furono ricostruiti dei veri e propri rottami con un coraggio ed un'abilità che sorpresero gli stessi competenti alleati.

(1) Vedi Allegati 1, 2, 3.

Senonchè mancavano attrezzature tecniche accessorie per la condotta dei voli di guerra e per la protezione degli equipaggi alle alte quote di volo. Mancavano le installazioni aeroportuali, di casermaggio, di vestiario. In altri termini, non un elemento a favore contribuiva ad incoraggiare e ad alimentare l'opera difficile degli aviatori, i quali seppero tuttavia persistere in questa loro durissima lotta contro la venustà del materiale e la miseria dei mezzi sino a meritare l'apprezzamento e l'aiuto alleato.

Giova ricordare a questo punto che, in obbedienza alle clausole dell'armistizio, la parte migliore delle poche risorse aeroportuali, tecniche e di commissariato furono consegnate agli Alleati secondo le loro richieste e necessità, complicando ancora le già difficili condizioni di vita, e pure senza che si determinasse il minimo segno di stanchezza e di scoraggiamento.

Ciò non ostante, ed ancor prima che gli Alleati concedessero dei sensibili aiuti, l'attività bellica dei Reparti con materiale esclusivamente italiano fu in continuo e rapido aumento per la durata di oltre un anno, tanto da indurre il Comando Alleato a meglio e più organicamente utilizzare questo modesto ma tenace, volitivo e generoso resto dell'Aeronautica italiana.

In seguito ad accordi presi fra il Maresciallo dell'Aria Tedder ed il Generale Sandalli e sotto la guida dell'allora Air Commodore Forster, furono riorganizzati i Reparti riunendoli in una Unità adeguata alle circostanze ed ai mezzi e, per interessamento personale del Primo Ministro Churchill, furono costituiti 5 nuovi Gruppi di 2 Squadriglie ciascuno con materiale alleato: 2 Gruppi da combattimento al suolo (Aircobra); 1 Gruppo da Caccia (Spitfire V.); 2 Gruppi da Bombardamento medio (Baltimore), che entrarono in linea rispettivamente il 18 settembre, il 23 ottobre, il 18 novembre 1944.

Questi 5 Gruppi, insieme a 4 Gruppi da Bombardamento e Trasporto, 2 Gruppi da Caccia, 4 Gruppi idrovolanti, tutti montati su materiale italiano, costituirono una Unità Aerea che fu riunita nella « Balkan Air Force » e che contribuì alle operazioni di guerra nella misura, con i risultati e con le perdite che risultano dai dati statistici allegati.

Quando il fronte si allontanò verso il Nord, gli obiettivi aerei si spostarono anch'essi, implicando voli sempre più difficili e rischiosi attraverso l'Adriatico, specie con aerei logori e motori malsicuri.

Tuttavia questa circostanza non diminuì l'attività svolta dall'Unità Aerea, se non a causa della estromissione dalla linea dei 2 Gruppi Macchi, che non

si vedeva impiegare sul fronte italiano, spostando le basi al Nord come insistentemente richiesto, e che non avevano quindi autonomia sufficiente per operare dalle basi delle Puglie.

Con il personale esuberante ai reparti di volo l'Aeronautica costituì un grosso Battaglione di Arditi che, per quanto perfettamente addestrato, non fu impiegato al fronte per dissensi di vedute in merito fra gli organi del Comando Alleato.

Il personale di questo Battaglione fu successivamente immesso nei 14.000 uomini delle Compagnie Lavoratori, che l'Aeronautica fornì alle Aviazioni Alleate per svolgere servizi logistici e tecnici vari (scarico, trasporti, guardia, deminamento, ecc.).

Particolarmente apprezzata fu l'opera degli aerostieri addetti agli sbaramenti aerei di Taranto e di Ancona, i quali furono sovente elogiati per diligenza, capacità e disciplina sempre dimostrate non ostante le inadeguate condizioni di equipaggiamento e di alimentazione.

Subito dopo gli avvenimenti dell'8 settembre 1943, la Regia Aeronautica fornì al Comando Alleato gli elementi per espletare il servizio informativo in territorio liberato e nell'Italia occupata dai tedeschi.

Questo compito fu devoluto all'Ufficio Informazioni dello Stato Maggiore R. A., che stabilì i collegamenti con gli Enti Alleati e, durante i 20 mesi di guerra contro i tedeschi, fornì per le missioni 265 elementi, scelti per le loro qualità professionali e competenze tecniche.

Questi uomini, passati in territorio occupato mediante aviolanci o sbarcati da sommergibili o dopo aver traversato a piedi il fronte, dettero un contributo utilissimo alle operazioni della 5^a e 8^a Armata. Sessanta caddero nell'adempimento del proprio dovere. L'opera del personale della R. Aeronautica, impiegato in questo difficile compito, fu riconosciuta dal conferimento di 5 « Bronz Star Medals », da numerosi diplomi di benemerenzza e da molti attestati di congratulazioni rilasciati dai Comandi Americano ed Inglese.

Inoltre, la R. Aeronautica fornì al Comando Centrale delle Forze Alleate tutte le informazioni in suo possesso riguardanti l'organizzazione bellica tedesca, consegnando al M.A.A.F. le schede operative di aeroporti ed edifici pubblici situati in Germania, Austria e Cecoslovacchia.

Di altissimo rendimento ed importanza essenziale fu il servizio informazioni organizzato in Svizzera con personale della R. Aeronautica impiegato in quel Paese ed all'uopo organizzato e diretto dal Generale S. A. Marchesi, in contatto con il Commodor Westér, Capo del Servizio Informazioni Alleato in Svizzera. *(Initially he was an alias)*

Secondo le precise informazioni del suddetto Commodor al Capo di Stato Maggiore della R. Aeronautica Generale Ajmone-Cat, i risultati di questo servizio furono di importanza essenziale per la condotta della campagna di guerra degli Alleati in Italia.

3 - RICONOSCIMENTO DA PARTE ALLEATA DELL' OPERA DELL'AERONAUTICA ITALIANA (1)

Fin dall'inizio del 1944, il Maresciallo dell'Aria Cunningham dichiarò di apprezzare molto gli sforzi fatti dai nostri Gruppi in collaborazione alle operazioni alleate.

Sempre nel gennaio 1944, il Comando Caccia fu ringraziato per il magnifico aiuto fornito nel corso dei combattimenti che si erano protratti per 50 giorni sulla strada da Podgorica a Kolasin.

Nel marzo 1944, il Vice Maresciallo dell'Aria Forster dichiarò di aver riscontrato sempre un'eccellente collaborazione da parte di tutto il personale dell'Aviazione Italiana. Nel congratularsi per il lavoro compiuto dai reparti di volo con spirito altamente combattivo, egli volle elogiare anche il valido contributo offerto dalle varie Compagnie Lavoratori e dalle Squadre incaricate del recupero del materiale.

Il 24 maggio 1944, nel suo discorso ai Comuni, il Primo Ministro Churchill affermò: « *La leale Aviazione Italiana ha combattuto così bene che sto facendo sforzi speciali per equipaggiarla con apparecchi perfezionati di fabbricazione britannica* ». Infatti, questo riconoscimento si concretò qualche tempo dopo con l'assegnazione di velivoli americani ed inglesi da caccia e da bombardamento. Questi velivoli, che entrarono in linea nell'autunno del 1944, rappresentarono il premio di un anno di sacrifici durante il quale i nostri Reparti avevano impiegato esclusivamente apparecchi italiani logori ed antiquati.

(1) Vedi Allegato 4.

Per l'attività svolta dai Gruppi da trasporto nei Balcani durante il mese di maggio, il Comandante Supremo Alleato del Mediterraneo, Generale Wilson, espresse la sua soddisfazione.

Nel mese di agosto 1944, il Vice Maresciallo Buscarlet disse testualmente: « *L'Aviazione Italiana ha al suo attivo risultati considerevoli e non si dovrebbe mai dimenticare il grande contributo da essa dato allo sforzo di guerra alleato..... Le forze aeree italiane hanno utilizzato tutte le loro risorse ed hanno dimostrato notevole ingegnosit  e grande coraggio nell'impiegare ogni tipo di apparecchio* ».

I magnifici risultati conseguiti dai Reparti da Caccia nel novembre 1944, durante gli arditi e decisivi attacchi alle colonne nemiche nella zona di Elbasan, effettuati in pessime condizioni atmosferiche, riscossero un caldo elogio del Vice Maresciallo Elliott, Comandante della B.A.F.

Per la stessa attivit  il Generale Eaker, Comandante delle Forze Aeree del Mediterraneo, disse: « *Voi stessi forse non vi rendete conto dell'importanza di quanto state compiendo. Negli Stati Uniti, dove sono stato recentemente, si segue con grande interesse la vostra attivit  e quella della B.A.F. Io seguo attentamente il vostro lavoro e non vi lascer  mai mancare il mio aiuto. Negli Stati Uniti migliaia di italiani guardano a voi e sono certi che le nostre due Nazioni saranno per l'avvenire strettamente amiche, cos  come lo sono state per il passato* ».

Nella stessa occasione, il Generale Eaker, rivolgendosi ai nostri Reparti da Bombardamento, disse: « *C'  stato chi dubitava dell'importanza del contributo che l'Aeronautica Italiana avrebbe portato nella guerra aerea a fianco degli Alleati. Io non l'ho mai dubitato e l'entusiasmo, il coraggio, l'abilit  di cui voi ogni giorno date prova mi hanno dato ragione* ».

Il 19 dicembre 1944, il Comando R.A.F. comunic  un marconigramma di congratulazioni del Maresciallo Tito a tutti i piloti che avevano preso parte all'azione del giorno precedente.

Alla fine del 1944, anche Harry Truman, allora Vice Presidente degli Stati Uniti, dichiar : « *Gli aviatori italiani sono oggetto di meritata lode per le loro brillanti operazioni contro i tedeschi in Italia e nei Balcani* ».

L'8 giugno 1945, il Vice Maresciallo dell'Aria Mills della B.A.F. volle ringraziare i Reparti Italiani per l'ottimo lavoro da essi compiuto che aveva contribuito non poco al successo delle operazioni nei Balcani, meritandosi

L'azione delle Unità della R.A.F. Il Vice Maresciallo Mills ricordò particolarmente le missioni eseguite dai Reparti da Caccia, le azioni dei bombardieri che ebbero una parte importante nella distruzione delle linee di comunicazione avversarie e i voli dei Reparti da Trasporto effettuati con qualsiasi condizione atmosferica.

Non mancarono infine, da parte degli Alleati, encomi tributati in diverse occasioni a singoli Reparti, equipaggi e persone, oltre alle menzioni contenute negli elogi rivolti alla B.A.F. che comprendeva anche i Reparti Italiani.

4 - IL FUTURO DELL'AERONAUTICA ITALIANA NEL QUADRO DEL TRATTATO DI PACE

L'Italia esprime la fiducia che, nel quadro del trattato di pace, le sia consentito di poter disporre:

a) di un'aviazione militare da difesa, adeguata per numero e caratteristiche degli aerei al compito previsto dall'art. 51 del Trattato di San Francisco, circa la difesa del proprio territorio e delle proprie coste, in attesa dell'intervento delle Forze Internazionali, contro l'eventuale aggressore;

b) di un'aliquota di aviazione militare da offesa, inserita nelle Forze Aeree Internazionali destinate alla sicurezza collettiva;

c) di un'aviazione commerciale, adeguatamente sviluppata secondo le moderne esigenze dei collegamenti e dei trasporti celeri nell'interno del Paese, fra i centri della Penisola, delle Isole e delle Colonie che le saranno lasciate.

Dell'esercizio di qualche linea o parte di linea europea e intercontinentale secondo la sua potenzialità aeronautica al riguardo.

Particolarmente, e per varie e solide ragioni spirituali, l'Italia nutre fiducia che le si vorrà consentire la ripresa della linea con gli Stati del Sud America, già da lei brillantemente esercita prima della guerra.

Militano in favore delle sopra dette richieste, le seguenti ragioni:

— L'Aviazione Italiana ha dato alla causa alleata il più largo ed incondizionato appoggio, in tutte le forme possibili; da quelle di guerra, manifeste ed oscure, ma elevate ed eroiche entrambe, a quelle tecniche e logistiche più modeste, ma non meno dure, tenaci e devote. Essa era facilitata, nell'offerta, dalla coincidenza dell'interesse alleato, con quello nazionale; ma rimarrà sempre da attribuirsi alla sua fedeltà e dedizione il modo come la

5 - IL FUTURO DELL'AERONAUTICA ITALIANA NELL'AMBITO DELLO STATUTO DELLE NAZIONI UNITE

Come già nei 20 mesi di cobelligeranza, così in avvenire, l'Aeronautica Italiana è sicura di meritare e conservare l'apprezzamento e la stima delle Nazioni Unite e di valorizzare questa essenziale premessa agli effetti del suo lento graduale sviluppo, secondo le esigenze della difesa del Paese e della sicurezza internazionale.

I limiti che in avvenire potrebbero essere imposti al riguardo non ne infirmeranno mai il suo spirito e la sua efficienza tecnico-professionale, sempre che dettati dalla giusta soddisfazione delle sue esigenze di vita, nel quadro generale della relatività degli armamenti e del loro impiego.

0736

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

ALLEGATI

ALLEGATO N. 4

**RICONOSCIMENTI ALLEATI
DELL'OPERA SVOLTA DALLA REGIA AERONAUTICA**

Dichiarazione del Maresciallo dell'Aria Cunningham.

1° gennaio 1944

Io apprezzo molto i genuini sforzi fatti dai vostri Gruppi in collaborazione alle operazioni alleate...

Elogio per l'attività della Caccia nel dicembre 1943.

DALLA FIGHTER LIAISON SECTION
AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO CACCIA

« 3 gennaio 1944 - Il Capo dello Stato Maggiore del 2° Corpo comunica che durante i combattimenti degli ultimi 50 giorni sulla strada da Podgoritza a Kolasin il nemico ha avuto 569 automezzi e 7 carri armati distrutti. Sono stati catturati 222 automezzi. Egli desidera ringraziare l'aviazione per il magnifico aiuto portato durante tutto lo svolgimento della battaglia ».

DAL HEADQUARTERS, MEDITERRANEAN ALLIED AIR FORCES.

ALL AIR SECTION, ALLIED CONTROL COMMISSION, ALLIED FORCES SUB-COMMISSION

BARI

1 - Ho il piacere d'inoltrarle l'allegata copia del messaggio di congratulazione del Supreme Allied Commander, al quale desidero aggiungere il mio proprio compiacimento per il suo grande contributo e per i risultati ottenuti durante il mese di maggio. La prego di far pervenire a tutto il personale della sua Unità l'espressione della mia soddisfazione per questo brillante lavoro.

IRA C. EAKER
Lt. General, USA

DAL GENERAL WILSON

A. F. H. Q.

1 - Sono molto impressionato dalle cifre relative al mese di maggio che indicano il tonnellaggio dei rifornimenti e di manifestini lanciati nei Balcani e il grande numero di partigiani feriti e di altro personale evacuato dai Balcani.

2 - Desidero congratularmi con i Reparti interessati e con le Unità incaricate della preparazione dei rifornimenti. Risultati davvero notevoli in un momento in cui tali sforzi sono della più grande importanza. Continuate così.

