

ACC

10000/135/338

A/C ACC
SEPT. - D

10000/135/338

A/C ACCIDENTS & CASUALTIES TO FLYING PERSONNEL
SEPT. - DEC. 1946

Handwritten: Aug 2 *1.*

1. *It is interesting & I think will all out but they haven't yet adopted a RAT custom of showing in detail the causes of the accidents (via 113). However I believe you are pressing a more complete diagnosis - please keep me informed of the I.A.T. situation.*

2. *Also suggest a piece for the monthly Air Report.*

Handwritten: FB

Handwritten: 7/1

694B

From : General Staff Italian Air Force
1st Division 1st Section Operations and Training

To :

Units Aeron Command	Bari
Flying Division of General Staff	
1st L.A.I. Command	Aviano
2nd L.A.I. Command	Padua
3rd L.A.I. Command	Rome
4th L.A.I. Command	Bari
Sicilian Air Command	Palermo
Sardinian Air Command	Cagliari

for information:
A.F.S.C. A.C. Rome

Ref. : 105849/0020 D/1094 Coll

Date : 24th December 1943

Subject: 3rd monthly flying accident report
July - September 1943

The flying activity during the three months July to September has amounted to 0.100 hours.

Even if in a summer season this activity can be considered as quite important, when it is studied taking into account the average number of serviceable aircraft available in the Italian Military Air Force.

6947

In comparison with the second three monthly period of the year, the flying hours increased by 15.60 hours.

With the increase in the flying hours the percentage of flying accidents has also suffered a slight increase on the percentage in the period April to June. This fact must be considered bearing in mind the type of flying carried out by certain squadrons during this period.

Observations and considerations: resulting from a comparison of

118
(E)
P20
P241 EM.
-154/01

HOME

A.S.C. A.C.

REF. : 202218/0320 2/0004 Dell

Date : 24th December 1946

Subject: Six monthly flying accident report
July - September 1946

The flying activity during the three months July to September has amounted to 8,170 hours.

Even if in a summer season this activity can be considered as quite important, when it is studied taking into account the average number of serviceable aircraft available in the Italian Military Air Force.

In comparison with the second three monthly period of the year, the flying hours increased by 17.00 hours.

With the increase in the flying hours the percentage of flying accidents has also suffered a slight increase on the percentage in the period April to June. This fact must be considered bearing in mind the type of flying carried out by certain squadrons during this period.

Observations and Considerations: resulting from a comparison of the activity and the number of accidents in the various formations during the first three monthly period of 1946.

1) The 1st Wing, who flew 700 hours more in this period than the last, has had the same number of accidents as in the period April-June.

2) The fighter wing has had double the number of accidents as opposed to a number of flying hours only increased by a quarter of the figure of the last period.

3) The seaplane wing, with only a slight increase in the

13
J. S.

6947

P20
P 241 EM.
-134/p1

0 8 3 2

Flying hours has had two accidents more than in the period April-June.

4) The Squadron and autonomous elements have maintained the same proportion of accidents to flying hours.

5) The percentage of accidents has diminished slightly in the Flying Schools, though there has been a slight increase in the number of flying hours.

As we have seen the greatest number of accidents occurred in the Fighter Wing. Two reasons can be given for this: firstly the blame can be laid on the characteristic activity which is the lot of the Fighter wing in peace time; secondly a lot of the accidents can be traced back to the aircraft, which due to being of **old** type and in fairly poor state are not as efficient as we would like.

The highest accident incidence for the second reason is to be found among the Squadrons 202 and 205; though the 202's still have good flying characteristics and the 205's extremely good. Characteristics they are in bad condition due to the over-long use which has been made of them.

As much as has been said for the Fighter wing one also be applied to the Flying Schools at least in so far as the classification of the accidents is concerned.

From an examination of the causes of the above cited accidents, results that, though there has been an important training activity, the accidents due to pilot error are slowly diminishing in number. This proves the seriousness with which the groups have attacked this cause and done all in their power to lower the casualties.

6946

The accidents due to technical failures are instead still, as always, in the greatest number in this period July-September.

It is therefore imperative that the servicing branch increase their care and inspections so as to eliminate the greatest majority of difficulties and failures due to the age and lack of the material.

Nearly all the other accidents can be attributed to a dom-

in the Fighter Wing. Two reasons can be given for this. Firstly, the blame can be laid on the characteristic activity which is the lot of the fighter wing in peace time; secondly a lot of the accidents can be traced back to the aircraft, which due to being of an old type and in fairly worn states are not as efficient as we would like.

The highest accident incidence for the second reason is to be found among the Sqn's 200 and 205; though the Sqn's still have good flying characteristics and the Sqn's extremely good.

Characteristics they are in and condition due to the over-long use which has been made of them.

As much as has been said for the Fighter Wing can also be applied to the Flying Schools at least in so far as the classification of the accidents is concerned.

From an examination of the causes of the above cited accidents, results that, though there has been an important training activity, the accidents due to pilot error are slowly diminishing in number. This proves the seriousness with which the Groups have attacked this cause and done all in their power to lower the casualties.

6946

The accidents due to technical failures are instead still, as always, in the greatest number in this period July-September.

It is therefore imperative that the servicing branch increase their care and inspections so as to eliminate the greatest majority of difficulties and failures due to the age and lack of the material.

Nearly all the other accidents can be attributed to a double cause, partly pilot error and partly technical failure; some are essentially accidental and only one can be brought back to a lack of discipline.

In general, considering the high number of flying hours attained in this period, the percentage of accidents has been kept at a sufficiently low level.

With the continual bettering of the organisation and the good-will, knowledge and experience of the Commands and Wings we can foresee a continual lowering of the accident incidence even if gradual.

THE CHIEF OF STAFF

6945

COMPARATIVE ANALYSIS OF ACCIDENTS VERSUS FLYING HOURS
IN THE VARIOUS WINGS

From 1st July to 30th September 1946.

WING	B.T. WING GUIDONIA	SEAPLANE WING TARANTO	FIGHTER WING LECCE	AUTONOMOUS SQUADRONS AND ELEMENTS
FLYING HOURS	3788.30	759.30	1639.55	993.35
NUMBER OF ACCIDENTS	4	3	14	1
FLYING HOURS PER ACCIDENT	947.-	253.-	117.30	993.35

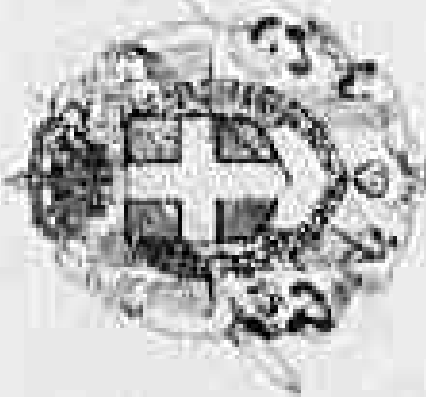
Translated by Mr. P.W. BURTON

6945

COMPARATIVE ANALYSIS OF ACCIDENTS VERSUS FLYING HOURS
IN THE VARIOUS WINGS

1946:

SEAPLANE WING TARANTO	FIGHTER WING LECCE	AUTONOMOUS SQUADRONS AND ELEMENTS	SCHOOLS LECCE-FROSINONE
759.30	1639.55	993.35	922.15
3	14	1	7
253.-	117.30	993.35	131.40



Stato Maggiore R. Aeronautica

106944/4094 Call

OCCETTO: Inglese aeronautica incidenti volo luglio-settembre 1946.

AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE ROMA
AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE MILANO

S.P.C. AIRMAIL FORNICE SUB CO. 10 108 100. - ROMA

L'attività del trimestre luglio-settembre ha raggiunto le 8.100 ore di volo. Attività sostanzialmente rilevante, anche se in periodo estivo, in relazione alla media dei voli di efficienza dell'aeronautica militare. Nel confronto del secondo trimestre le ore di volo sono aumentate di circa 1.300.

Con l'attività è aumentato il numero degli incidenti in una proporzione superiore a quella del periodo aprile-maggio, tale fatto deve essere messo in stretta relazione con la specie di attività svolta in questo trimestre da alcuni reparti in particolare.

Osservazioni e considerazioni risultanti dal parallelo tra le attività ed il numero degli incidenti dei reparti nel 3° trimestre 1946:

- 1°) - Il raggruppamento 87, la cui attività supera per più di 500 ore quella del trimestre precedente, ha avuto in stesso numero di incidenti del periodo aprile-maggio.
- 2°) - Il raggruppamento 60018 ha avuto un numero di incidenti superiore del 40% rispetto ad una attività di circa un quarto anteriore.
- 3°) - Il raggruppamento 109, con un'attività leggermente più rilevante di quella dell'aprile-maggio, ha avuto due incidenti in più.
- 4°) - La Squadriglia 10, con incidenti anteriori nessuno contenute nelle stesse proporzioni tra incidenti ed ore di volo.
- 5°) - La percentuale nelle scuole di volo è diminuita nonostante l'attività sensibilmente superiore.

Il Comandante Aeronautica Militare Roma

118
106944/4094

AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE
AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE
COMANDO 1° A.P. - MILANO
COMANDO 2° A.P. - MILANO
COMANDO 3° A.P. - MILANO
COMANDO 4° A.P. - MILANO

FORNITO 3. 2. A. I. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 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.

106949/25 4094 Cell
1046.-

AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE ROMA
AL COMANDO AERONAUTICA MILITARE MILANO
AERONAUTICA MILITARE ROMA
AERONAUTICA MILITARE MILANO

L'attività del trimestre luglio-settembre ha raggiunto le 8.100 ore di volo. Attività notturna rilevante, anche se in periodo estivo, in relazione alle medie dei voli di attività dell'aeronautica militare. Nel confronto del secondo trimestre le ore di volo sono aumentate di circa 1.500.

Con l'attività è aumentato il numero degli incidenti in una proporzione la percentuale superiore a quella del periodo Aprile-Giugno. Tale fatto deve essere messo in stretta relazione con la specie di attività svolta in questo trimestre da alcuni reparti in particolare.

- Osservazioni e considerazioni risultanti dal parallelo fra le attività ed il numero degli incidenti del 3° trimestre 1946:
- 1°) - Il raggruppamento II, la cui attività supera per più di 500 ore quella del trimestre precedente, ha avuto lo stesso numero di incidenti del periodo Aprile-Giugno.
 - 2°) - Il raggruppamento Cecchia ha avuto un numero di incidenti superiore del 4 eppoi ripetute ed una attività di circa un quarto **6944** prima.
 - 3°) - Il raggruppamento Ibre, con un'attività leggermente più rilevante di quella dell'Aprile-Giugno, ha avuto due incidenti in più.
 - 4°) - Le Squadriglie e le sezioni autonome hanno mantenuto **invariata** la stessa proporzione fra incidenti ed ore di volo.
 - 5°) - La percentuale nelle scuole di volo è diminuita nonostante l'attività sensibilmente superiore.

Il maggior numero di incidenti è stato dunque del raggruppamento Cecchia, questo fatto si può spiegare anche due ragioni: la prima deriva dalla particolare attività che caratterizza, in genere, il volo di questi reparti in tempo di pace, la seconda è determinata dalle scarse d'uso dei tipi di voli nel quale in maggior misura si sono verificati molti degli incidenti.

...../

La percentuale più alta è riscontrata infatti nei pochi 202 e 203, che pur avendo ancora buoni dati di volo i primi ed ultimi i secondi, sono notoriamente in grado di procurare di materiale per il lungo e continue usi che ne ha dovuto fare.

Quanto rilevato per i rapporti di volo può, sotto molti aspetti, essere detto anche per le scuole di volo, i cui rapporti, nelle classifiche del numero degli incidenti, segnano il maggior numero di incidenti.

Stando all'ordine delle cause che hanno prodotto gli incidenti, risulta che, nonostante la rilevante attività addestrativa, gli incidenti a carattere puramente professionale vengono menzionati di meno. Ciò denota l'impeto e la serietà che i Comandi di reparto detengono nel loro compito.

Gli incidenti a carattere tecnico sono sempre, invece, in rilevante proporzione nel numero complessivo, come riscontrato anche nel periodo luglio-settembre. L'indispensabile pertanto che gli enti tecnici intensifichino la sorveglianza anche eliminando al massimo le già gravi difficoltà derivanti dalla carenza o vetustà del materiale.

Quasi tutti gli altri incidenti sono disposti da cause concomitanti con quelle professionali e con quelle tecniche, alcuni hanno avuto carattere essenzialmente accidentale ed una sola è imputabile a ragioni di incompetenza.

Nel complesso ed in considerazione dell'elevato numero di ore di volo effettuate nel trimestre, la percentuale degli incidenti si è mantenuta entro limiti abbastanza bassi.

Il progredire dell'esperienza e la sperimentata volontà e capacità dei Comandi e dei reparti può quindi far prevedere un sempre continuo miglioramento anche se graduale.

IN TUTTO IL MONDO

F. D. Bryant

6943

PER COME COME

PER COME COME

T. C. Bryant

OTTOBRE

0643

SPEDONIO COMPARATIVO DEI REPARTI

DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1946.-

REPARTI	RAGGRUPPAMENTO B.e.T. GUIDORIA	RAGGRUPPAMENTO IDRO TARANTO	RAGGRUPPAMENTO CACCIA LECCE	SQUADRIGLIE E SERVIZIO AUTOM.	IN
ORE DI VOLO	3728.30	759.30	1639.35	993.35	
NUMERO DEGLI INCIDENTI	4	3	14	1	
ORE DI VOLO PER INCIDENTE	947.-	253.-	117.30	593.35	

118

SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI

30 SETTEMBRE 1946.-

RAGGRUPPAMENTO D. e T. GUIDONIA	RAGGRUPPAMENTO INNO TARANTO	RAGGRUPPAMENTO CACCIA LEONE	SQUADRIGLIE E SENIORI AUTON.	SCUOLE LEONE - PROSINONE
3788.30	752.30	1639.55	593.35	922.15
4	3	14	1	7
947.-	253.-	117.30	593.35	131.40

8.00

10A

From : AIR MINISTRY.
MINISTER'S CABINET.
To : A.F.S.C., A.C., Rome.
Date : 27th December, 1946.
Ref. : 35653/1105 Coll.

5A

BALTIMORE FM 676 CRASH.

With reference to letter AFSC/754/P1 dated 20th December, 1946
we thank you very much for the condolences received.

THE MINISTER

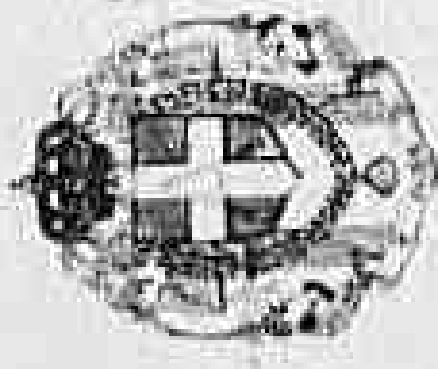
TRANSLATED BY SGT. KYAM.

Recd
30/12. 790120
754/P1

6941

clal
51

10/12/46



ITALIANA

REPUBLIC
Ca/Do

Ministro dell'Aeronautica

GABINETTO DEL MINISTRO

4805 C.D.

Divisione

Prot. N. 33633 Allegati

Prospetto al p. N. 1

del

OGGETTO Incidente Baltimore FW 676.-

Al Lt. A.F.S.C.
(tramite Ufficio Collegamento)
- ROMA -

Con riferimento al foglio n. AFSC/754/P.1 in data
20 dicembre 1946 si esprime il più vivo ringraziamento per
la partecipazione presa al lutto che ha colpito l'Aeronau-
tica Militare, con l'incidente del velivolo Baltimore FW
676.-

IL MINISTRO 6940

[Handwritten signature]

[Handwritten text at bottom of page]

Divisione

Prot. N. 330.55

Allegato

Rispondita al prot. N. 3

del

OGGETTO Incidente Baltimore PW 676.-

Con riferimento al foglio n. 4130/754/P.1 in data 20 dicembre 946 si esprime il più vivo ringraziamento per la partecipazione presa al lutto che ha colpito l'Aeronautica Militare, con l'incidente del velivolo Baltimore PW 676.-

Il Segretario Generale ha pregato l'Ufficio di Segreteria di trasmettere alla signora il V. B. in allegato e di farne a me a risposta

IL MINISTRO 6940

Allegato

Allegato

From : General Staff Italian Air Force
1st Division 1st Section of operations and training.

To : A.F.S.O. A.G. Rome

Ref. : 10679/forad/Z/1078 coll.

Subject: PROCEDURE FOR ACCIDENT REPORTS

—25A

As per your letter AFSC/737/P1 of the 2nd November 1963 this General Staff has examined the matter and wishes to make known its point of view.

1) The British procedure does not differ much from the Italian one.

2) The differences which are to be found can be directly attributed to the difference in the internal organization of the British and Italian military air force.

3) For the above reasons we favour to retain the procedure so far adopted, of which a copy is appended for the Sub-Commission's information.

6939

We take the opportunity to make known that in the eventuality of a mutual transformation of the Italian military air force, which would also affect the organization, this General Staff will bear in mind the accident reporting procedure of the S.A.F.

25A

is per your letter AF30767/PI of the 2nd November 1947.
 This General Staff has examined the matter and wishes to make
 known its point of view.

1) The British procedure does not differ from the Italian one.

2) The differences which are to be found can be directly attributed to the difference in the internal organization of the British and Italian military air forces.

3) For the above reason we favour to retain the procedure so far adopted, of which a copy is appended for the Sub-Commission's information.

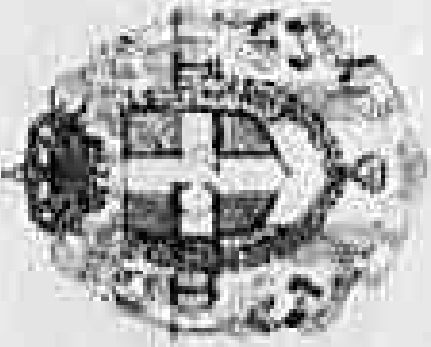
We take the opportunity to mention that in the eventuality of a radical transformation of the Italian military air force, which would also affect the organization, this General Staff will bear in mind the accident reporting procedure of the C.A.F.

THE CHIEF OF STAFF



Translated by Mr. F. A. BROWN

W. H. Brown
N. H. Brown
Chubb
 41



Mar 1230

21 DEC 1946

Home,

19

4

Q13

State. Mayginn ~~for~~ *for construction*
Militaire
19 REPARTO

DATE _____

1^a Sezione Operazioni e addestramento

$$= \underline{\underline{20 \text{ MW}}}$$

Det. 1. 106890 / 20/E
14095-022
Allegato

Respectfully,

OGGETTO Procedura per i rapporti sugli incidenti. -

Questo Stato Maggiore ha esaminato quanto inviato con il foglio ATSC/757/R1 del 2 Novembre 1946 e comunica pertanto i seguenti attuali punti di vista in merito:

- 1° - La procedura inglese non differisce sostanzialmente da quella italiana.
- 2° - Le differenze che vi si riscontrano sono da attribuire a quelle note diversità di organizzazioni aeree tra l'Aeronautica Militare Italiana e quella Inglese.
- 3° - Per il sopracitato motivo si ritiene più aderente alla necessità la procedura fino ad oggi adottata, della quale, ~~si~~ rimette copia a cedesta Sottocommissione.

Con l'occasione si comunica che se l'Aeronautica Militare Italiana dovesse subire radicali trasformazioni allora, cambiano anche l'organizzazione, sarà cura di questo Stato Maggiore tenere presente la prospettiva procedura nei rapporti sugli incidenti della R.A.P. =

IL CAPO DI STENO MAGGIORE *arg.*

22

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Supplemento N. 17 al

Art.	Ente scrivente
1	Stato Maggiore A. M.

FOGLIO D'ORDINI

11 Dicembre 1946

NORME DI PROCEDURA PER LA TRATTAZIONE DELLE PRATICHE RELATIVE AD INCIDENTI DI VOLO

Le vigenti disposizioni relative alla trattazione delle pratiche sugli incidenti di volo devono intendersi abrogate e sostituite da quelle provvisorie appresso specificate.

PREMESSA

A seconda delle circostanze di luogo nelle quali può verificarsi l'incidente di volo, possono essere considerati i seguenti tre casi:

- a) incidente avvenuto sull'Aeroporto nel quale ha sede il Reparto o Scuola di Volo cui appartiene il velivolo;
- b) incidente avvenuto fuori dell'Aeroporto di cui sopra, ma entro la giurisdizione territoriale del suo Presidio Aeronautico Regionale;
- c) incidente avvenuto in territorio posto sotto la giurisdizione territoriale di altro Presidio Aeronautico Regionale.

NOTIFICAZIONE DELL'INCIDENTE

1° - Nel caso di cui al paragrafo a) della premessa, il Comando di Reparto o Scuola di Volo interessato deve immediatamente dare notizia telegrafica dell'incidente ai seguenti Enti e Comandi:

- GABAEREO;
- STATAEREO;
- SERAEREO;
- COSTAEREO;
- AEROUNITA';
- AERORAGGRUPPAMENTO competente;
- AEROZONA od AERONAUTICA competente;

e, per conoscenza:

- AEROPRESIDIO REGIONALE competente

Dalla predetta segnalazione telegrafica deve risultare:

- ora, data e località dell'incidente;
- tipo e dati matricolari del velivolo e motore e Reparto di appartenenza;
- grado, specialità, cognome e nome dei componenti l'equipaggio incidentato;
- succinta descrizione dell'incidente, indicandone le presumibili cause;
- condizioni fisiche dei singoli componenti l'equipaggio;
- stato del materiale incidentato;
- eventuale indicazione di inchiesta tecnica in corso.

6937

Ove non sia possibile disporre subito di tutti i predetti dati, la comunicazione telegrafica deve essere fatta ugualmente sulla base delle notizie conosciute; i dati mancanti verranno comunicati con successiva segnalazione telegrafica.

2° - Nel caso di cui al paragrafo b) e c) della premessa, qualunque Ente che per primo venga a conoscenza dell'avvenuto incidente, deve darne immediata comunicazione al competente Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso.

Quest'ultimo, valendosi degli elementi e dei mezzi di collegamento in suo possesso, provvederà a dare urgente comunicazione dell'incidente stesso al Comando del Reparto al quale il velivolo appartiene, fornendo le notizie che — fra quelle specificate nel precedente paragrafo 1° — siano comunque a sua conoscenza.

Quest'ultima comunicazione deve essere inviata per conoscenza al GABAREO ed allo STATAREO.

Il Comando di Reparto o Scuola di Volo interessato, appena ricevuta la predetta segnalazione da parte del Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso, deve immediatamente procedere alla notificazione di cui al precedente paragrafo 1° e provvedere all'invio urgente sul luogo dell'incidente di un ufficiale pilota e di un ufficiale tecnico perché espletino le necessarie indagini e raccolgano il maggior numero possibile di dati e notizie.

La constatazione e determinazione di danni verso terzi o cose di terzi e le conseguenti pratiche sono di competenza degli organi tecnici del Comando di Z.A.T. o di Aeronautica interessato.

Detto Comando deve, inoltre, provvedere ad effettuare le eventuali necessarie comunicazioni, interessando il personale costituente l'equipaggio incidente, agli Enti competenti del Ministero.

RAPPORTO INCIDENTE DI VOLO

1° - Entro cinque giorni dalla data dell'incidente di volo, il Comando di Gruppo o di Reparto Autonomo di Volo, deve trasmettere il rapporto incidente di volo, redatto secondo l'allegato schema.

Al riguardo si precisa:

a) se trattasi di Comando di Gruppo, questo fa redigere il rapporto dal Comandante la Squadriglia interessata e lo trasmette, in quattro copie, al proprio Comando di Sorno. Quest'ultimo provvede a trasmetterlo, in triplice copia, al proprio Comando di Raggruppamento;

b) se trattasi di Comando di Gruppo Scuola di Volo, questo fa redigere il rapporto dal Comandante la Squadriglia interessata e lo trasmette, in triplice copia, al proprio Comando Scuola di Volo. Quest'ultimo provvede a trasmetterlo, in duplice copia, direttamente al Comando Unità Aerea.

c) se trattasi di Gruppo Autonomo, il Rapporto deve essere trasmesso, in triplice copia, direttamente al proprio Comando di Raggruppamento;

d) se trattasi di Reparto Autonomo di Volo (Reparto Autonomo di Volo dello S.M. del C.U.A. di Z.A.T. di Aeronautica), il rapporto deve essere trasmesso, in duplice copia, direttamente al Comando dal quale il Reparto Autonomo stesso dipende;

e) i Comandanti di Gruppo, Gruppo Autonomo, Sorno, Scuola di Volo e Reparto Autonomo di Volo, nel corredare il rapporto delle proprie osservazioni, devono, ciascuno nell'ambito della propria competenza, indicare le eventuali responsabilità del pilota o del personale tecnico e comunicare i conseguenti provvedimenti disciplinari.

2° - Per quanto riguarda la compilazione del Rapporto Incidenti di Volo, si precisa:

— qualora il Capo equipaggio non sia in condizioni di poter compilare la propria relazione, provvederà direttamente il Comandante la Squadriglia o quello del Reparto Autonomo di Volo, sulla scorta degli elementi di cui può essere venuto a conoscenza;

2° - Nel caso di cui ai paragrafi b) e c) della premessa, qualunque Ente che per primo venga a conoscenza dell'avvenuto incidente, deve darne immediata comunicazione al competente "Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso".

Quest'ultimo, valendosi degli elementi e dei mezzi di collegamento in suo possesso, provvederà a dare urgente comunicazione dell'incidente stesso al Comando del Reparto al quale il velivolo appartiene, fornendo le notizie che — fra quelle specificate nel precedente paragrafo 1° — siano comunque a sua conoscenza.

Quest'ultima comunicazione deve essere inviata per conoscenza al GABAREO ed allo STATAFERO.

Il Comando di Reparto o Scuola di Volo interessato, appena ricevuta la predetta segnalazione da parte del Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso, deve immediatamente procedere alla notificazione di cui al precedente paragrafo 1° e provvedere all'invio urgente sul luogo dell'incidente di un ufficiale pilota e di un ufficiale tecnico perché compiranno le necessarie indagini e raccolgano il maggior numero possibile di dati e notizie.

La constatazione e determinazione di danni verso terzi o cose di terzi e le conseguenti pratiche sono di competenza degli organi tecnici del Comando di Z.A.T. o di Aeronautica interessato.

Detto Comando deve, inoltre, provvedere ad effettuare le eventuali necessarie comunicazioni, interessanti il personale costituente l'equipaggio incidentato, agli Enti competenti del Ministero.

RAPPORTO INCIDENTE DI VOLO

1° - Entro cinque giorni dalla data dell'incidente di volo il Comando di Gruppo o di Reparto Autonomo di Volo, deve trasmettere il rapporto incidente di volo, redatto secondo l'allegato schema.

Al riguardo si precisa:

a) se trattasi di Comando di Gruppo, questo fa redigere il rapporto dal Comandante la Squadriglia interessata e lo trasmette, in quattro copie, al proprio Comando di Stormo. Quest'ultimo provvede a trasmetterlo, in triplice copia, al proprio Comando di Raggruppamento.

b) se trattasi di Comando di Gruppo Scuola di Volo, questo fa redigere il rapporto dal Comandante la Squadriglia interessata e lo trasmette, in triplice copia, al proprio Comando Scuola di Volo. Quest'ultimo provvede a trasmetterlo, in duplice copia, direttamente al Comando Unità Aerea.

c) se trattasi di Gruppo Autonomo, il Rapporto deve essere trasmesso, in triplice copia, direttamente al proprio Comando di Raggruppamento.

d) se trattasi di Reparto Autonomo di Volo (Reparto Autonomo di Volo dello S.M. del C.U.A. di Z.A.T. di Aeronautica), il rapporto deve essere trasmesso, in duplice copia, direttamente al Comando dal quale il Reparto Autonomo stesso dipende.

e) i Comandanti di Gruppo, Gruppo Autonomo, Stormo, Scuola di Volo e Reparto Autonomo di Volo, nel corredare il rapporto delle proprie osservazioni, devono, ciascuno nell'ambito della propria competenza, indicare le eventuali responsabilità del pilota o del personale tecnico e comunicare i conseguenti provvedimenti disciplinari.

2° - Per quanto riguarda la compilazione del Rapporto Incidenti di Volo, si precisa:

— qualora il Capo equipaggio non sia in condizioni di poter compilare la propria relazione, provvederà direttamente il Comandante la Squadriglia o quello del Reparto Autonomo di Volo, sulla scorta degli elementi di cui può essere venuto a conoscenza;

— le osservazioni dell'Ufficiale Tecnico devono riferirsi alle presunte cause che hanno determinato l'incidente ed a quanto ha stratta attinenza con le eventuali possibilità di rimessa in efficienza del velivolo, precisando quali lavori risultano necessari.

—

INCHIESTA TECNICA

Se ritenuta necessaria, l'inchiesta tecnica può essere:

richiesta

- dal Comando di Stormo;
- dal Comando di Gruppo Autonomo;
- dal Comando di Scuola di Volo;

ordinata:

- dal Comando Raggruppamento;
- dal Comando Unità Aerea;
- dal Comando dal quale dipende il Reparto Autonomo di Volo;

COMPITI DEL COMANDO DI RAGGRUPPAMENTO

Il Comando di Raggruppamento, ricevuto il Rapporto Incidente di Volo ed esaminato, se esistente, il verbale inchiesta tecnica, formula le proprie conclusioni e trasmette l'incartamento — in duplice copia — al Comando Unità Aerea.

Se lo ritiene necessario, il Comando di Raggruppamento provvede anche ad istruire l'inchiesta disciplinare.

COMPITI DEL COMANDO UNITÀ AEREA

Ricevuto il Rapporto Incidente di Volo dal Comando di Raggruppamento o Scuola di Volo, il Comando Unità Aerea, adottati i provvedimenti di propria competenza, avrà cura di:

— inoltrare alla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti una esauriente relazione sullo incidente, completa di tutti quei dati tecnici che possano interessare la Direzione Generale stessa;

- istruire, se ritenuto necessario, l'inchiesta disciplinare;
- inviare, a pratica compiuta, copia di tutto l'incartamento allo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Compiti analoghi a quelli del Comando Unità Aerea sono devoluti ai Comandi di Z.A.T. e di Aeronautica per gli incidenti di volo dei dipendenti « Reparti Autonomi di Volo ».

Il Ministro: CINGOLANI

Se ritenuta necessaria, l'inchiesta tecnica può essere:
richiesta

- dal Comando di Stormo;
- dal Comando di Gruppo Autonomo;
- dal Comando di Scuola di Volo;

ordinata:

- dal Comando Raggruppamento;
- dal Comando Unità Aerea;
- dal Comando dal quale dipende il Reparto Autonomo di Volo.

COMPITI DEL COMANDO DI RAGGRUPPAMENTO

Il Comando di Raggruppamento, ricevuto il Rapporto Incidente di Volo ed esaminato, se esistente, il verbale inchiesta tecnica, formula le proprie conclusioni e trasmette l'incartamento — in duplice copia — al Comando Unità Aerea.

Se lo ritiene necessario, il Comando di Raggruppamento provvede anche ad istruire l'inchiesta disciplinare.

COMPITI DEL COMANDO UNITÀ AEREA

Ricevuto il Rapporto Incidente di Volo dal Comando di Raggruppamento o Scuola di Volo, il Comando Unità Aerea, adottati i provvedimenti di propria competenza, avrà cura di:

— inoltrare alla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti una esauriente relazione sullo incidente, completa di tutti quei dati tecnici che possano interessare la Direzione Generale stessa;

— istruire, se ritenuto necessario, l'inchiesta disciplinare;

— inviare, a pratica compiuta, copia di tutto l'incartamento allo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

6936

Compiti analoghi a quelli del Comando Unità Aerea sono devoluti ai Comandi di Z.A.T. e di Aeronautica per gli incidenti di volo dei dipendenti e Reparti Autonomi di Volo.

Il Ministro: CINGOLANI

0656

Foglio d'ordini — SUPPLEMENTO N. 17 — 1 GENNAIO 1946

DICHIARAZIONE DEL CAPO EQUIPAGGIO:

DICHIARAZIONE DEL COMANDANTE LA SQUADRIGLIA:

OSSERVAZIONI DELL'UFFICIALE TECNICO:

OSSERVAZIONI DEL COMANDANTE DI GRUPPO:

OSSERVAZIONI DEL COMANDANTE DI STORMO O COMANDANTE SCUOLE DI VOLO:

OSSERVAZIONI DEL COMANDANTE DEL RAGGRUPPAMENTO:

CONCLUSIONI DEL COMANDANTE L'UNITA' AEREA:

6935

FROM : Air Forces Sub-Commission, AC, Rome.

TO : Italian Air Ministry.

DATE : 2nd November 1946

REF. : AFSC/757/P.Y.

Ext : 546.

ACCIDENT REPORTING PROCEDURE.

The British Air Ministry has recently issued a comprehensive order on the subject of accident reporting.

2. This order is the result of war experience in many theatres and it is considered that it may be of value to you in settling post war accident reporting procedure.

3. Two copies of the order are enclosed for your information and necessary action.

Philip 6834

C.M.M. GRECE W/cdr.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

for

2/11
2/11

for Philip 4/11
Philip 4/11

Philip 4/11
Philip 4/11

25A

8/17

0657

The British Air Ministry has recently issued a comprehensive order on the subject of accident reporting.

2. This order is the result of war experience in many theatres and it is considered that it may be of value to you in settling post war accident reporting procedure.
3. Two copies of the order are enclosed for your information and necessary action.

Philip 6931

for
C.M.M. GRECE W/cdr.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUP COMMISSION.

Aid

Presumably a form on this will be included in our "Accounting
Pro. Report-03." The IAD was informed of the total procedure in Apr. Revised
reporting together under definition for garden in January 1917 at least of
the subject & diagnosis of concept - the adaptation to plant & stock.

7A

From : General Staff Italian Air Force

1st Division 1st Section of operations and training

To : Unit Aerea Command Bari

Flying Division of the General Staff

1st L.A.T.

2nd L.A.T.

3rd L.A.T.

4th L.A.T.

Comando Aeronautica Sicilia

Comando Aeronautica Sardegna

and for information:

A.T.S.C. A.C.

Rome

Ref. : 105713/op 30/E/4070 Coll.

Date : 18th December 1948

Subject: FLYING ACCIDENTS REPORT.

This General Staff has decided to call for monthly returns of flying accidents, and starting in the month of January it has been decided to alter the rules of procedure to be observed in the Air Force Command to be:

- 1) the monthly accident reports will have to be sent to this General Staff by air mail. This is to be attended to during the month following the month in which the accidents occurred.



6933

IST C.A.S.	
3 A.C.	Pilani
6A A.C.	Rado
7A A.C.	Rado
8A A.C.	Radi
Commissio Aeronomica Sicilia	Ralemo
Commissio Aeronomica Sardinia	Cagliari
ask for information:	
A.C.C.C. A.C.	Rome

Ref. : 105799/op 20/E/1010 001.

Date : 18th December 1846

Subject: PLANNING AGENTS' REPORT.

This General Staff has decided to call for military returns
to be submitted by the end of January. It has
been decided to alter the rules of procedure to be observed in
the future. These Command to be:

6933

713

It will be the responsibility of this Control Staff to study these reports in conjunction with others that might have been submitted by units not under the control of "with access" and with statistics including a summary description and analysis of each accident.

These instructions are to be made known by the addressee to the pilots and specialist of their lower formations.

THE CHIEF OF STAFF

Translated by Mr. F.M. BURTON

412
Good - para in this Report giving some idea of what statistics are being called for "S" or similar, based on American Bomber production

W 28/12
6932

see
Chap 11
for the action

0 6 6 4

These instructions are to be made known by the addressee to the pilots and specialist of their **lower** formations.

The CHIEF OF STAFF

Translated by Mr. P.H. BURTON

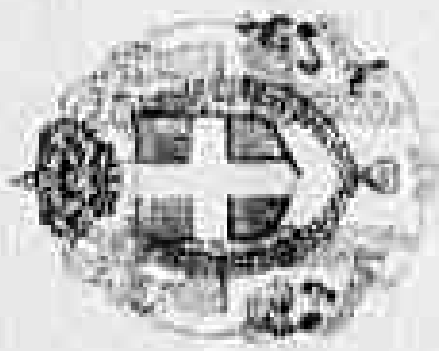
Air

Good - para in Air Report giving exact idea of what statistics are being called for & "on simulation" American for British production

6932

18/25/12

Done
Chubb
No further action



Stab. Maggiore P. Hermann

Militare

1° Sezione Operazioni e Addestramento

Ref. 106 793/pt. 29/1

OGGETTO

Relazione incidenti di volo.

- AL COMANDO 1° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 2° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 3° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 4° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 5° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 6° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 7° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 8° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 9° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 10° 2.0.0.0.

e per conoscenza:

ALL'AIR FORCE UNO QUARTIERE, S.I.

Questo S.I., considerando l'opportunità che le relazioni sugli incidenti di volo siano compilate sistematicamente ed in modo ad alcune modifiche da osservare nella procedura, dispone che il Comando Unità Aerea si attenga alle seguenti norme a decorrere dal mese di gennaio:

1° - La relazione degli incidenti di volo deve essere rimessa a questo S.I. per via aerea entro il mese successivo a quello in cui sono avvenuti gli incidenti di volo.

2° - I singoli rapporti di incidente di volo debbono giungere il più rapidamente possibile, comunque non posteriormente al mese seguente a quello della data in cui è avvenuto l'incidente stesso.

6931

3° - Il Comando dell'Unità Aerea compilerà la relazione mensile sugli incidenti di volo con la massima precisione di analisi e completezza e con il massimo spirito cooperativo, adottati nelle relazioni trimestrali.

Sarà cura di questo S.I. di integrare le tabelle con le proprie considerazioni e con gli incidenti che si fossero eventualmente verificati in reparti non dipendenti dall'Unità e con l'aggiunta di uno specchio dove saranno riassunti, sommariamente descritti e analizzati nelle loro cause i singoli incidenti.

Le relazioni saranno inviate quindi al Comando in indirizzo.

70 Roma 19 A

AL COMANDO UNITA AEREA

Militare

AL COMANDO UNITA AEREA

Ref. 106 793/pt. 29/1

- AL COMANDO 1° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 2° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 3° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 4° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 5° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 6° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 7° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 8° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 9° 2.0.0.0.
- AL COMANDO 10° 2.0.0.0.

ALL'AIR FORCE UNO QUARTIERE, S.I.

0664

AL RACCOMANDO VOLO S.F. 2501

Mediano pericoli d'identificazione

106 793/100 29/10 1968

Proposta di P.V.

11

OCCETTO

Mediano pericoli d'identificazione

- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501

- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501
- * AL COMANDO S.F. 2501

o per conoscenza

AL COMANDO S.F. 2501

AL COMANDO S.F. 2501

Queste A. . . , considerando l'opportunità che la relazione sugli incidenti di volo siano ben chiare e facilmente ed in modo ad alcune notizie da osservare nella procedura, dispone che il Comando Aerea si attenga alle seguenti norme a lacerare del nome di Gennaro:

1° - La relazione degli incidenti di volo deve essere redatta a questo A. . . per via aerea entro il tempo necessario a quelle in cui sono avvenuti gli incidenti di volo.

2° - I singoli rapporti di incidenti di volo debbono giungere il più rapidamente possibile, comunque non posteriormente al mese seguente a quello della data in cui è avvenuto l'incidente stesso.

6931

3° - Il Comando dell'Unità Aerea compierà la relazione mensile sugli incidenti di volo con la massima precedenza di analisi e con il medesimo specchio comparativo, attestati nella relazione trimestrali.

La cura di queste A. . . di integrare il tutto con le proprie considerazioni e con gli incidenti che si fossero eventualmente verificati in reparti non dipendenti dall'Unità e con l'aggiunta di uno specchio dove saranno raggruppati, sommariamente descritti e analizzati nelle loro cause i singoli incidenti.

Tale disposizione inviata quindi al Comando in indirizzo dovrà essere da questi fatta leggere ed illustrare ai piloti e agli specialisti dei reparti dipendenti.

IL CAPO DEL . . .

Maurice

AL COMANDO S.F. 2501

F.to: Brig. aut.

Il Capo del . . .

94398

LA

Subject:- Italian aircraft crash in Ethio.
- on 12/11/41

Civil Affairs Branch,
H. Q. East Africa Comd,
P.O. Box 4000, NAIROBI
Tel. No. 3475 Ext. 26
Ino/10138/119/CA
9 Dec 48

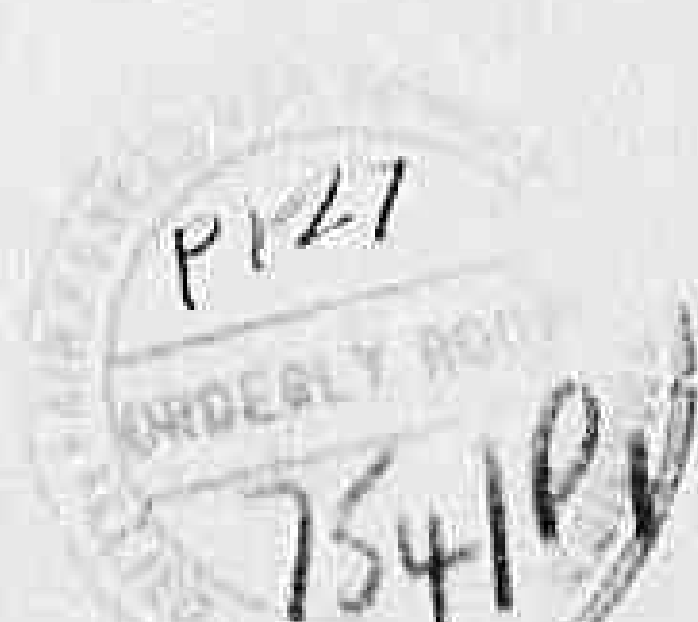
H.Q. Allied Commission,
P.O. 794,
ROME

I am directed to inform you that, during the past eighteen months, enquiries have been proceeding regarding an Italian "Savoia Marchetti" aircraft which is alleged to have crashed near Vaghala (Ethiopia) on 12/11/41 during a flight from Gibuti to Gondar.

2. It is believed that the crew included the following:-

Lieut. Bartolini Adido	- Pilot
Battazzati	- Co-pilot
Timolina	- Engineer
Profumo Carlo	- Wireless operator

3. The attached copy of EP/CA/4 of 13 Nov 45 from the Police Authorities in Ethiopia gives the latest information concerning this aircraft, and I am to say that this information be passed to the appropriate Ministry of the Italian Government.



Brigadier,
CHIEF CIVIL AFFAIRS SECTION

ACE/KIS

-----000-----

Orig

Please inform I. A. M.

27/12

COPYIMPERIAL ETHIOPIAN GOVERNMENTPOLICE FORCEADDIS ABABA,
12th. November, 1946.CIVIL AIRCRAFT BRANCH,
E.A.A. COMMAND.Subject:- Profumo Carlo

With reference to your letter No EAC/10138/108/CA of 31st. July, 1946, I have the honour to inform you that enquiries were made about the fate of the men aboard of a "SAVOIA MARCHETTI" Italian plane which crashed near Magdala, on its way to Gondar from Addis, on 12.11.41 and the result is as follows:-

- (a) When the plane crashed it burnt together with all the men in it.
- (b) The number of the people in the plane could not be known.
- (c) Traces of their bones only, was found and the found bodies were buried in a village called 'Atlesegn' near Magdala.
- (d) Their grave is still in good condition with a fence around it.

II. These are the only particulars which I could find about this aeroplane.

Yours faithfully,

Sgt:- ?

A/COMMISSIONER OF POLICE, ADDIS ABABA

6929

HE/mbk

-----000-----

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
 To :- Italian Air Ministry.
 Date:- 20th December, 1946.
 Ref :- AFSC/754/P.1.

ACCIDENT TO BALTIMORE AIRCRAFT FW.676.

With reference to Guidonia signal 3668/1 SP/4054 COMM. of 17th December, it is with regret that the Air Forces Sub-Commission learns of the fatal accident in which Baltimore FW.676 was involved. Please pass expression of our sympathy to the relatives of the personnel who received fatal injuries.

D. D. Fk 2m 24/12
 SSO may 23/12
 SIO

Chubel
 4/1

[Signature]
 I.E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

6928

4A

-----FROM GUIDONIA 196 75PP 12/12 1925-----

GABARRO ROMA = SEATAERO ROMA = COSTAERO ROMA = PERAERO
 SEZIONE 1° = 2° = AND 3°) ROMA = AERONAUTA BARI = AERONAUTA/
 B.T. SEDE = AERONAUTA ROMA = AND FOR INFORMATION ALLIED COMMISSION
 A.P.S.C. ROME =====

=====3683/1 SP/4054 COLL. BALTIMORE WING REPORTS THAT ON THE
 17TH INST. AT 12.00 A BALTIMORE AIRCRAFT EN 696 STARBOARD ENGINE
 NO. 149318/42 = 93710 = PORT ENGINE NO. 149191 = 42 = 96538 WHILE
 IN TRAINING FLIGHT, CAUSE UNKNOWN, CRASHED AND CAUGHT FIRE AT
 1 KM. NORTH OF MONTICOTONDO.
 CREW OF CAP. FIL. CARBESIO MAULIO, MAJ. FIL. SALVADORI AURELIO
 AND AV. SC. WIFE TALESA ARCADELIO COULD NOT USE PARACHUTE AND
 HAVE DIED.

LT. COL. DEL PORTO

info
ref

Translated by Sgt. P. KEAN

Jul 21/12



GABAEREO ROMA = STATAEREO ROMA = COSTAEREO ROMA = PERSAEREO SEZIO-
 NE 1' -2' - ET 9') ROMA = AEROUNITA BARI = AERORAGGR/ B.T. SEDE =
 AEROZONA ROMA = ET P.C. COMMISSIONE ALLEATA A.F.S.C. ROMA ----
 -----3668/18P. ^{4054 Coll.} AEROSTORMO BALTIMORE PUNTO COMUNICASI CHE GIORNO 17
 CORRENTE AT ORE 1230 VELIVOLO BALTIMORE FW 676 MATRICOLA MOTORE
 DESTRO 149313/42 - 98710 MATRICOLA MOTORE SINISTRO 149191 -42-
 98588 IN VOLO DI ADDESTRAMENTO PER CAUSE NON ANCORA PRECISATE
 VIRGOLA PRECIPITAVA AL SUOLO INCENDIANDOSI IN LOCALITA AD UN
 KILOMETRO AT NORD MONTEROTONDO PUNTO EQUIPAGGIO FORMATO DAL CAP.
 PIL. CARESIO MANLIO MAGG. PIL. SALVADORI AURELIO ET AV.SC. MAR-
 CONISTA TALESA ARCANGELO NON HA POTUTO FAR USO DEL PARACADUTE
 EST DECEDUTO PUNTO ----

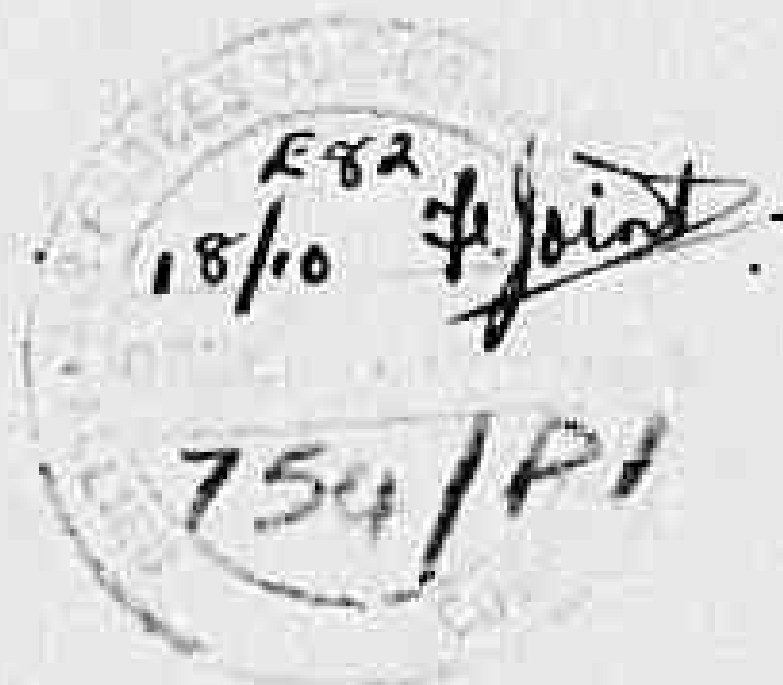
U TENCOL DE PORTO ---AAA

3A
(6)

BALTIMORE WING REPORTS THAT ON THE 15th INST. AT ABOUT 10.00 HRS. BALTIMORE AIRCRAFT FA 592 - STARBOARD ENGINE N°. 30460-41/52933 - PORT ENGINE N°. 28077-41/50550 - OWING TO PORT TIRE BURSTING ON TAKE OFF FOR A TRAINING FLIGHT - AIRCRAFT SWUNG WITH THE RESULT THAT THE PORT PROPELLER WAS WRENCHED, PORT ENGINE U/S, AIRCRAFT DAMAGED BUT REPAIRABLE AT THE LOCAL SRM - CREW UNHURT.

Lt . Col. DE PORTO

Translated by Sgt. P. KLAN

See off 18/10

6925

0671

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

MODULATO
A. - P. - 1252

Mod. A. R. & M.

Indicazioni d'argento

Indicazioni eventuali abbreviate

Per proseguire oppure (D)
 Da consegnarsi a mani proprie (MP)
 Ricevibile aperto (RO)

Per proseguire oppure (FS)
 Da consegnarsi a mani proprie (MP)
 Ricevibile aperto (RO)

Stazione Radio Telegrafica
diRicevibile il
dalla Stazione

194 alle ore

Trasmesso il
alla Stazione

194 alle ore

Trasmittente

Qualifica

Destinazione

Provenienza

Numero

Parole

Gruppi

Data della presentazione
a mese Ore e minutiIndicazioni e servizi
di servizio

D.D. CQ DA KRUE 109 93 15/10 1115 -

- D.D. GAZAEREO ROMA - STATAEREO ROMA - COSTAEREO ROMA - AEROUNITA' TAR I -
 AEROZONA ROMA - AERORAGGRUPPAMENTO BT GUIDONIA - ET F.C. COMMISSIONE ALLEATA

AFSC ROMA

- 00766/F AEROSTORNO BALTIMORE PUNTO COMUNICASI CHE GIORNO 15 CORRENTE AT ORE
 10.00 CIRCA VELIVOLO BALTIMORE FA 592 MATRICOLA MORE DESTRO 30460-41 /52933
 MOTORE SINISTRO 28077 - 41/50550 IN DECOLLO PER VOLO ADDESTRAMENTO CAUSA SCOP
 PNEUMATICO RUOTA SINISTRA CON CONSEGUENTE TOTALE ASPORTAZIONE ELICA SINISTRA
 IMBARDAVA DANNEGGIANDOSI PUNTO EQUIPAGGIO /:/ TENENTE PILOTA SPINELLI DOMENICO
 SERG. MAGG. PILOTA NAVIGATORE MOLINARI RENATO /,/ SERGENTE MARCONISTA MANN
 LUIGI INCOLUMI PUNTO VELIVOLO PRESUMIBILMENTE RIPARABILE S.R.A.M. /,/ MOTORE
 SINISTRO FUORI USO PUNTO -- TENCOL. DE PORTO ---

0672

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

MODULATO
A. - K. P. - 1252

MOD. A. R. B. M.

Indicazioni eventuali abbreviate

Indicazioni d'argento

Bravo oppure (D)
 U. C. E. collaionato (TC)
 Stelle di ricevimento (CR)

Far proseguire oppure (FS)
 Da consegnarsi a mani proprie (MP)
 Percepibile aperto (PO)

N. 1252 catalogo E. A.
 (N. 758 vecchio)

Stazione Radio Telegrafica
 di

25/12/1944

Ricevuto il 194 alle ore 194
 dalla Stazione Ricevente

Trasmesso il 194 alle ore
 alla Stazione Trasfidente

Qualifica	Destinatario	Provenienza	Numero	Parole	Gruppi	Data della presentazione a mese Ore e minuti	Indicazioni eventuali al servizio
	D.D. CQ DA KRBE	109	23	15/10	1115		

D.D. GABAERO ROMA - STATAERO ROMA - COSTAERO ROMA - AEROUNITA' BARI -
 AEROZONA ROMA - AERORAGGRUPPAMENTO DI GUIDONIA - ET P.C. COMMISSIONE ALLEATA
 AFSC ROMA -

03766/F AEROSTORMO BALTIMORE PUNTO COMUNICASI CHE GIORNO 15 CORRENTE AT ORE
 0.00 CIRCA VELIVOLO BALTIMORE FA 592 MATRICOLA CORE DESTRO 30460-41 /52933 MM
 MOTORE SINISTRO 28077 - 41/50550 IN DECOLLO PER VOLO ADDESTRAMENTO CAUSA SCOPPIO
 PNEUMATICO RUOTA SINISTRA CON CONSEGUENTE TOTALE ASPORTAZIONE ELICA SINISTRA
 BARDAVA DANNEGGIANDOSI PUNTO EQUIPAGGIO /:/ TENENTE PILOTA SPINELLI DOMENICO /,/
 SERG. MAGG. PILOTA NAVIGATORE MOLINARI RENATO /,/ SERGENTE MARCONISTA MANNA
 UGI INCOLUNE PUNTO VELIVOLO PRESUMIBILMENTE RIPARABILE S.B.A.M. /,/ MOTORE
 SINISTRO FUORI USO PUNTO -- TENCOL. DE PORTO ---

2A

From : Air Forces Sub-Commission, A.C. ROME.
To : Italian Air Ministry.
Date : 28th September, 1946.
Ref. : AFSC/754/P.1.

REQUEST FOR NEWS OF S.TENENTE PILOT GIORDANI ITALO DI
ALFREDO, BORN IN ROME 31 July, 1920

With reference to your letter 56 Coll, 6th January, 1946
the following information has been received from the British Air
Ministry.

"I am directed to inform you that a careful search through the
relevant records held in this Branch has failed to reveal any mention
of this officer. Your enquiry was also passed to the Air Ministry
Casualty Branch but they have no information concerning this casualty".

It is much regretted that the enquiries made have not obtained
the desired information.

A. T. Weiss
A. T. WEISS, LT., A.C.
FOR AIR VICE MARSHAL, 6923
DIRECTOR,
A.F.S.C.

1A

From:- Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.
 To :- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
 Date:- 23rd September, 1946.
 Ref :- MAAC/1230/AFAS.

Request for news re: Lt. Cleveland Italo

100A
on Pt 1

Further to this Secretariat's letter of even reference dated 3rd June, 1946:

2. The following extract from an Air Ministry letter is quoted for your information

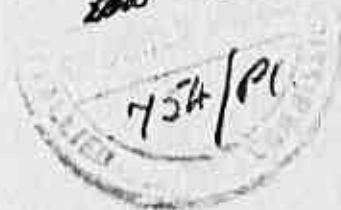
" I am directed to inform you that a careful search through the relevant records held in this Branch has failed to reveal any mention of this officer. Your enquiry was also passed to the Air Ministry Casualty Branch but they have no information concerning this casualty ".

3. It is much regretted that the enquiries have not obtained the desired information.

Phelan, sh

for S.J.B. HAMILTON)
 Wing Commander
 Secretary to The
MEDITERRANEAN ALLIED AIR COMMITTEE

P 414 24/9
 200



6922

0675