

ACC

10000/135/356

10000/135/356

SANNITA WORKS
OCT. 1944 - APR. 1946

I 1182 5A
1/NT

From:- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
c/o Naples Liaison Office, APO. 394.

To :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Rome.

Date:- 11th April, 1946.

Ref :- AFSC/N/- / INT.

ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRY.

4A.

1. The following information on the Italian Aircraft industry in the Naples area is supplied in accordance with your AFSC/1100/1/INT. dated 26th March, 1946.

- (a) Number and location of airframe factories at present in production or likely to be in production soon:-
SARNITA, Benevento.
- (b) Type of aircraft being produced:-
Repair of type MC.202 and 205 aircraft and construction of spare parts.
- (c) Production figures:-
Repair of 5 aircraft per month and construction of spare parts for the value of 1,500,000 lire.
- (d) Personalities in the industry:-
Director:- Cav. Pozzi - President:- Comm. Franchini.
- (e) General Policy regarding the future of the industry:-
It is foreseen that any work undertaken by this Firm for the Italian Air Force will cease in the near future for the following reasons:-
 - i) Commitments have considerably diminished
 - ii) The airfield at Benevento is not suitable for the use of new types of aircraft.

202

NOTES.

The NAVALMECCANICA Firm, after having carried out a commitment of 50 radiators for type MC.202 aircraft, have ceased work on behalf of the I.A.F. as all the installations of this Firm have been destroyed owing to war hostilities. A Section has been set up for engineering work in general.

4A.

1. The following information on the Italian Aircraft industry in the Naples area is supplied in accordance with your AFSC/1100/1/INT. dated 26th March, 1946.

- (a) Number and location of airframe factories at present in production or likely to be in production soon:-
SANNITA, Benevento.
- (b) Type of aircraft being produced:-
Repair of type MC.202 and 205 aircraft and construction of spare parts.
- (c) Production figures:-
Repair of 5 aircraft per month and construction of spare parts for the value of 1,500,000 lire.
- (d) Personalities in the industry:-
Director:- Cav. Pozzi - President:- Comm. Frenchini.
- (e) General Policy regarding the future of the industry:-
It is foreseen that any work undertaken by this Firm for the Italian Air Force will cease in the near future for the following reasons:-
 - i) Commitments have considerably diminished
 - ii) The airfield at Benevento is not suitable for the use of new types of aircraft.

202

NOTES.

The NAVALMECCANICA Firm, after having carried out a commitment of 50 radiators for type MC.202 aircraft, have ceased work on behalf of the I.A.F. as all the installations of this Firm have been destroyed owing to war hostilities. A Section has been set up for engineering work in general.

O.S.A. The premises of this Firm have been requisitioned by the former R.A.F. 113 M.U. In a temporary workshop they have carried out the construction of propeller-blades on work before the 6th Sept. 1943. In the meantime they have collected their machine tools awaiting the premises of their Workshops at Capodichino to be handed over to them.

L.G. Watkins
(L.G. Watkins)

Flight Lieutenant, Commanding
Air Forces Sub Commission
Naples Detachment

PAGE(S) MISSING

LEGIONE TERRITORIALE DEI CARABINIERI ALI DI NAPOLI
COMPAGNIA DI BENEVENTO INTERNA

Benevento, li 27/12/1944

n.423/20 di prot.div.3

OGGETTO: Traffico illecito di carburanti e pneumatici.-

INBRIZZI OMESSI

26 dicembre, ore 16.30, Arma Benevento a compimento laboriose indagini accertava che nel locale stabilimento Società Anonima Industria Aeronautica Sannita veniva effettuato vasto traffico illecito carburanti et pneumatici con concorso elementi militari alleati et sorprendevasi infatti all'atto dello scarico autobotte L.4910-700 carica di circa quintali 25 nafta guidata dal soldato Starold George (matricola 2/63698), appartenente drappello " Petroli Point " di Benevento.

Mentre elementi polizia militare alleata procedevano accertamenti spettanza, nel r guardi ellenti, carabinieri ferma ano sottonotati impieghi pregetto stabilimento che assistevano operazioni et che ritengono correi. A carico medesimi sono tuttora in corso altri accertamenti per illecito rilascio documenti per esoneri militari. Nafta sequestrata ritirata da polizia alleata a disposizione della quale trovansi fermati ristretti locali carceri.

1° CATARIO Andrea - direttore tecnico = 2° SAPATINI Turidco - direttore amministrativo = 3° PACANI Arturo - capo officina = 4° PALMA Luigi - capo guardi a giurata = 5° MAIALE Vincenzo - manovale = 6° RECALCATI Carlo - tornitore = 7° SANTAVELLA Vincenzo - manovale = 8° COLANGIULO Mario - segretario officina = 9° PINA Angelo - capo officina.-

II ALFANO GOMAN ANTE INTERIMALE
7/to Vittorio CORREACCHIO

MINISTERO DELL'AERONAUTICA Roma, li 3 GEN 1945

Gabinetto del Ministro
Segreteria

ALLA DIREZIONE COSTRUZIONI
ALLO STATO MAGGIORE R.A. - Sez. Tecnica - SEDE

Prot.n° 14088 /3

.....per conoscenza.-

d'ordine
P. IL CAPO DI AZIENDA t.a.

26 dicembre, ore 16.30, Arma Benevento a compimento laboriose indagini accertare che nel locale stabilimento Società Anonima Industria Aeronautica Sannita veniva effettuato vasto traffico illecito carburanti et pneumatici con concorso elementi militari alleati et sorprende in fatti all'atto dello scarico autobombe L.4910-700 carica di circa quintali 25 nafta guidata dal soldato Starold George (matricola 2/63698), appartenente drappello " Petrol Point " di Benevento.

Mentre elementi polizia militare alleata procedevano accertamenti spettanza, nei riguardi alleati, carabinieri fermavano sotto notati impieghi preadetto stabilimento che assistevano operazioni et che ritengono i correi. A carico medesimi sono tuttora in corso altri accertamenti per illecito rilascio documenti per esoneri militari. Nafta sequestrata ritirata da polizia alleata a disposizione della quale trovansi fermati ristretti locali carceri.

1° CATARIO Andrea - direttore tecnico = 2° BARATINI Turidco - direttore amministrativo = 3° PAGANI Arturo - capo officina = 4° PALMA Luigi - capo guardia giurata = 5° MALALA Vincenzo - manovale = 6° RECALCATI Carlo - tornitore = 7° CATTARELLA Vincenzo - manovale = 8° COLANGIULO Mario - segretario officina = 9° MINA Angelo - capo officina.

IL CAPITANO GOMAN ANTE INTERNALE

P/to VITTORIO CERRACCHIO

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Gabinetto del Ministro

Segreteria

Prot.n° 14088 /3

Roma, 14 3 GEN 1948

ALLA DIREZIONE COSTRUZIONI
ALL'OFFICINA STATO MAGGIORE R.A.-Sez. Tecnica-SEDE

SEDE
200

.....per conoscenza.-

d'ordine

P. IL CAPO DI CANTINOTTO t.a.
L'UFFICIALE SUPERIORE ADDETTO
(Ten.Col.A.A.R.n.-A.CASSINERIO)

COPIA PER IL COL. BRENDA

From : Air Forces Sub Commission,
Allied Commission, HAPLES.

To : Air Forces Sub Commission,
Allied Commission, Rome.

Date : 16th December, 1944.

Ref : ASC/48.

SARINIA WORKS.

Reference AFSC/3.423/Eng. dated 30th December addressed to Rome Office by the C.A.C., S.R.A.M.S., Bari, under above caption, from experience gained in this area this Section could not be more completely in agreement with the arguments and conclusions put forward by the C.A.C.

When conditions were normal in Italy and each Aircraft Factory was complete in itself, the S.R.A.M.S. merely handled very small repairs and minor adjustments on the spot. There was then therefore no necessity for the Construction Department to mix itself up in such relatively small matters.

Now, however, the S.R.A.M.S. have become as important as the new civilian firms working for the Regia Aeronautica and it would seem to be obvious that all should be put under one central control.

There is another point too and that is that previously there was relatively no scarcity of materials, whereas now just the reverse is the case. It is suggested therefore that it would also be beneficial if all available materials were pooled and controlled from one source.

It is felt that all the time the S.R.A.M.S. and the Construction Department of the Regia Aeronautica work in water-tight compartments, the available facilities will never really be utilized to the best advantage of the Regia Aeronautica as a whole.

Reference 1335/0.623/Eng. dated 9th December addressed to Rome Office by the C.I.A., A.F.O.S., Bari, under above caption, from experience gained in this area this section could not be more completely in agreement with the arguments and conclusions put forward by the C.I.A.

2. When conditions were normal in Italy and each Aircraft Factory was complete in itself, the S.R.A.M.S. merely handled very small repairs and minor adjustments on the spot. There was then therefore no necessity for the Construction Department to mix itself up in such relatively small matters.

3. Now, however, the S.R.A.M.S. have become as important as the new civilian firms working for the Regia Aeronautica and it would seem to be obvious that all should be put under one central control.

4. There is another point too and that is that previously there was relatively no scarcity of materials, whereas now just the reverse is the case. It is suggested therefore that it would also be beneficial if all available materials were pooled and controlled from one source.

5. It is felt that all the time the S.R.A.M.S. and the Construction Department or the Regia Aeronautica work in water-tight compartments, the available facilities will never really be utilized to the best advantage of the Regia Aeronautica as a whole.

194

W.L. Winter

(W.L. Winter)
King Commander,
for Air Vice Marshal,
AIR OFFICER COMMANDING.

Copy to :
Chief Technical Officer,
Air Forces Sub Commission,
BARI.

Col. 13

A 202

18/12

3A

FROM : AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME

TO : ITALIAN AIR MINISTRY
f.attention of His Ex.the MINISTER

: ITALIAN AIR MINISTRY
TECHNICAL DEPARTMENT

DATE : 14th DECEMBER 1944

REF. : AFSC/R/834/6/ENG

SANITA WORKS.

The attached letter stresses various inconveniences which could surely be eliminated after a careful and thorough study.

2. We would also like to draw your attention to para. 7 of the attached letter and will be very grateful if his Excellency the Minister would inform us of any eventual opposition or difficulties which may be encountered in the carrying out of the said suggestion.

W.A.B. BOWEN BUSCARLET
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING.

Copy to : A.F.S.C. BARI

A.F.S.C. NAPLES

Encl.: Translation of above mentioned letter AFSC/S.823/198
dated 9th December 1944/.

DALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME

AL : MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Attenzione di S.E. il MINISTRO
: AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
DIREZIONE DELLE COSTRUZIONI

DATA : 13 DICEMBRE 1944

RIF. : AFSC/R/834/6/ENG.

DITTA SANNITA.

La lettera di cui si allega la traduzione da notizia di inconvenienti le cui cause vanno profondamente studiate nell'intento di eliminarli.

2. Ritengo degno di attento esame il suggerimento di cui al 5.7 dell'allegato e sarò grato a codesto On. Ministero se vorrà farmi conoscere le eventuali difficoltà che si potrebbero opporre alla sua applicazione.

COL. G. BRENTA
For AIR VICE MARSHAL
W.A.E. BOWEN BUSCARLET
AIR OFFICER COMMANDING.

Copy to : A.F.S.C. BARI

AFSC NAPLES
Allegato: Traduzione di lettera AFSC/S 823/ENG.
in data 9 Dic.- pari argomento.

DALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION, BARI
ALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION, ROMA
DATA : 9 DICEMBRE 1944
RIFTO : AFSC/S.823/ENG.

DITTA SANNITA

In risposta alla Vostra lettera AF C/R/S.834/6/ENG. del 4 dicembre si conferma che sono già state prese disposizioni per 4 fusoliere di Macchi siano inviate alla Ditta in argomento. Dette fusoliere saranno inviate non appena si potranno avere i necessari mezzi di trasporto.

2. Risulterebbe che anche altri reparti della ditta in questione, oltre a quello riparazioni cellule, siano a corto di lavoro. Si suggerisce quindi che esatte informazioni sulle lavorazioni che possono essere eseguite dalla Sannita siano fornite all'Ufficio tecnico della Unità Aerea avendo la impressione che non dovrebbe essere difficile tenere questa ditta completamente occupata con lavori realmente utili.

3. Non sembrerebbe esservi il minimo dubbio sul fatto che l'Aeronautica Italiana non sfrutti al massimo le risorse delle sue organizzazioni di produzioni - ciò che è probabilmente e largamente dovuto al cattivo collegamento tra l'ufficio tecnico della Unità e la Direzione delle Costruzioni.

4. E' per esempio accaduto che la Ditta Magnaghi ha completato 5 serie complete di serbatoi di benzina per C.A.N.T. 1.007. Questi serbatoi non sono necessari e, probabilmente, non lo erano neppure al tempo della loro ordinazione in quanto la situazione delle parti di ricambio per questo apparecchio è molto buona. Fare lavoro di questo genere vuol dire sprecare elevato numero di ore di lavoro e di materiali ed è quasi certo che, se vi fosse stato un migliore collegamento, la Ditta Magnaghi avrebbe potuto aver assegnato del lavoro veramente utile.

5. Vi è inoltre una considerevole mancanza di conoscenza da parte dell'ufficio tecnico della Unità Aerea della possibilità di lavoro in relazione alle disponibilità degli impianti pgk officina esistenti. Tempo fa ad es. eravamo informati che non vi era la possibilità di smerigliare le teste di valvola dell'Al-

in argomento. Dette fusoliere saranno inviate non appena si potranno avere i necessari mezzi di trasporto.

2. Risulterebbe che anche altri reparti della ditta in questione, oltre a quello riparazioni cellule, siano a corto di lavoro. Si suggerisce quindi che esatte informazioni sulle lavorazioni che possono essere eseguite dalla Sannita siano fornite all'Ufficio tecnico della Unità Aerea avendo la impressione che non dovrebbe essere difficile tenere questa ditta completamente occupata con lavori realmente utili.

3. Non sembrerebbe esservi il minimo dubbio sul fatto che l'Aeronautica Italiana non sfrutti al massimo le risorse delle sue organizzazioni di produzioni - ciò che è probabilmente e largamente dovuto al cattivo collegamento tra l'ufficio tecnico della Unità e la Direzione delle Costruzioni.

4. E' per esempio accaduto che la Ditta Magnaghi ha completato 5 serie complete di serbatoi di benzine per C.A.N.T.

1.CC7. Questi serbatoi non sono necessari e, probabilmente, non lo erano neppure al tempo della loro ordinazione in quanto la situazione delle parti di ricambio per questo apparecchio è molto buona. Fare lavoro di questo genere vuol dire sprecare elevato numero di ore di lavoro e di materiali ed è quasi certo che, se vi fosse stato un migliore collegamento, la Ditta Magnaghi avrebbe potuto aver assegnato del lavoro veramente utile.

5. Vi è inoltre una considerevole mancanza di conoscenza da parte dell'ufficio tecnico della Unità aerea della possibilità di lavoro in relazione alle disponibilità degli impianti pgk, officina esistenti. Tempo fa ad es. eravamo informati che non vi era la possibilità di smagliare le teste di valvola dell'Alfa 126 e poco dopo si trovava invece queste possibilità presso la Magnaghi che, appena interessata, si impegnavo ad intraprendere il lavoro.

6. Sotto la attuale organizzazione, il lavoro delle S.R.A7.M. e delle C.R.M. viene controllato dall'ufficiale tecnico di ogni gruppo e, naturalmente, dal Comandante di questo. Le organizzazioni industriali sono invece controllate dalla Direzione delle costruzioni ed è chiaro che se il collegamento tra i due enti è cattivo soltanto al caso debba risultare.

- 2 -

7. Si ritiene che risultati molto migliori si otterrebbero quando la S.R.A.M. e le C.R.M. fossero sottratte al controllo delle unità e messe, unitamente alle Ditte, sotto quello che noi chiameremo C.M. & S.O. e che risponderebbe dei due. Questo suggerimento è già stato espresso e discusso con gli Ufficiali Tecnici della Unità Aerea che sono dello stesso parere ma, naturalmente, i comandanti delle unità, offirebbero considerevole opposizione alla sua attuazione.

IL CAPO DEL SERVIZIO TECNICO
W/CDR GLADSTONE

COPY TO: A.F.S.C. MAPES.

195

318

DALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION, BARI
ALLA : AIR FORCES SUB-COMMISSION, ROMA
DATA : 9 DICEMBRE 1944
RIFTO : AFSC/S.923/ENG.

DITTA SANNITA

In risposta alla Vostra lettera AF C/R/S.934/6/ENG. del 4 dicembre si conferma che sono già state prese disposizioni perchè 4 fusoliere di Macchi siano inviate alla Ditta in argomento. Dette fusoliere saranno inviate non appena si potranno avere i necessari mezzi di trasporto.

2. Risulterebbe che anche altri reperti della ditta in questione, oltre a quello riparazioni cellule, siano a corto di lavoro. Si suggerisce quindi che esatte informazioni sulle lavorazioni che possono essere eseguite della Sannita siano fornite all'Ufficio tecnico della Unità Aerea avendo la impressione che non dovrebbe essere difficile tenere questa ditta completamente occupata con lavori realmente utili.

3. Non sembrerebbe esservi il minimo dubbio sul fatto che l'Aeronautica Italiana non sfrutti al massimo le risorse delle sue organizzazioni di produzioni - ciò che è probabilmente e largamente dovuto al cattivo collegamento tra l'ufficio tecnico della Unità e la Direzione delle Costruzioni.

4. E' per esempio accaduto che la Ditta Magnaghi ha completato 5 serie complete di serbatoi di benzina per C.A.M.T. 1.007. Questi serbatoi non sono necessari e, probabilmente, non lo erano neppure al tempo della loro ordinazione in quanto la situazione delle perti di ricambio per questo apparecchio è molto buona. Fare lavoro di questo genere vuol dire sprecare elevato numero di ore di lavoro e di materiali ed è quasi certo che, se vi fosse stato un migliore collegamento, la Ditta Magnaghi avrebbe potuto aver assegnato del lavoro veramente utile.

5. Vi è inoltre una considerevole mancanza di conoscenza da parte dell'ufficio tecnico della Unità aerea della possibilità di lavoro in relazione alle disponibilità degli impianti di officine esistenti. Tempo fa ad es. eravamo informati che non vi era la possibilità di smontare le teste di valvola dell'Al-

del 4 dicembre si conferma che sono già state prese disposizioni perché 4 fusoliere di Macchi siano inviate alla Ditta in argomento. Dette fusoliere saranno inviate non appena si potranno avere i necessari mezzi di trasporto.

2. Risulterebbe che anche altri reparti della ditta in questione, oltre a quello riparazioni cellule, siano a corto di lavoro. Si suggerisce quindi che esatte informazioni sulle lavorazioni che possono essere eseguite dalla Sannita siano fornite all'Ufficio tecnico della Unità Aerea avendo la impressione che non dovrebbe essere difficile tenere questa ditta completamente occupata con lavori realmente utili.

3. Non sembrerebbe esservi il minimo dubbio sul fatto che l'Aeronautica Italiana non sfrutti al massimo le risorse delle sue organizzazioni di produzioni - ciò che è probabilmente e largamente dovuto al estivo collegamento tra l'ufficio tecnico della Unità e la Direzione delle Costruzioni.

4. E' per esempio accaduto che la Ditta Magnaghi ha completato 5 serie complete di serbatoi di benzina per C.A.M.T.

1.007. Questi serbatoi non sono necessari e, probabilmente, non lo erano neppure al tempo delle loro ordinazione in quanto la situazione delle parti di ricambio per questo apparecchio è molto buona. Fare lavoro di questo genere vuol dire sprecare elevato numero di ore di lavoro e di materiali ed è quasi certo che, se vi fosse stato un migliore collegamento, la Ditta Magnaghi avrebbe potuto aver assegnato dal lavoroveramente utile.

5. Vi è inoltre una considerevole mancanza di conoscenza da parte dell'ufficio tecnico della Unità Aerea delle possibilità di lavoro in relazione alle disponibilità degli impianti di officina esistenti. Tempo fa ad es. eravamo informati che non vi era la possibilità di smerigliare le teste di valvola dell'Alfa 125 e poco dopo si trovava invece questa possibilità presso la Magnaghi che, appena interessata, si impegna ad intraprendere il lavoro.

6. Sotto la attuale organizzazione, il lavoro delle S.R.A.S.M. e delle C.R.M. viene controllato dall'ufficiale tecnico di ogni gruppo e, naturalmente, dal Comandante di questo. Le organizzazioni industriali sono invece controllate dalla Direzione delle costruzioni ed è chiaro che se il collegamento tra i due enti è cattivo soltanto il caso debba risultare.

- 2 -

7. Si ritiene che risultati molto migliori si otterrebbero quando la S.R.A.M. e le O.R.M. fossero sottratte al controllo delle unità e messe, unitamente alle Ditte, sotto quello che noi chiameremo C.M. & S.O. e che risponderebbe dei due. Questo suggerimento è già stato espresso e discusso con gli Ufficiali Tecnici della Unità Aerea che sono dello stesso parere ma, naturalmente, i comandanti delle unità, offirebbero considerevole opposizione alla sua attuazione.

IL CAPO DEL SERVIZIO TECNICO
W/CDR GLADSTONE

COPY TO: A.F.S.C. NAPLES.

193

From:- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Bari.

To:- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Rome.

Date:- 9th, December, 1944.

Ref:- AFSC/S.823/ENG.

SANNITA WORKS.

In reply to your letter AFSC/R/S.834/6/ENG. dated 4th, December, 1944, it is confirmed that arrangements have already been made for 4 Macchi fuselages to be sent to the Sannita Works and these will be despatched directly transport is available.

2. It would appear that other sections apart from the airframe section are also short of work, and it is suggested that particulars of the work that can be undertaken should be submitted to, Unita Aerea, Technical Officer, as it is felt that it should be an easy matter to fill them up with some really useful work.

3. There does not seem to be the least doubt that the Italian Air Force is not making use to the full, of its existing manufacturing facilities. This probably is due largely to bad liaison between the Technical Office of the Unita Aerea and the Department of Reconstruction.

4. As one instance, the Managhi Factory have completed 5 complete sets of Petrol Tanks for Cant.1007. These tanks are not required and were probably not required when the order was placed, as the spares position for Cant.1007 is very good. Carrying out work of this nature involves a considerable waste of man hours and material, and it is almost certain that if there had been good liaison, the Managhi Co. could have been given some work that was really needed.

5. There is also considerable lack of knowledge in the Technical Office of the Unita Aerea as to the extent of the work-shop facilities available. Some time ago, we were informed that no plant was available to grind the ends of the caps on Alfa 128 valves and yet a short time afterwards suitable plant was seen in the Managhi Factory, and directly the job was mentioned the management said that they could undertake it.

6. Under the present lay-out the work in the S.R.A.M.S. and service named O.R.Ms. comes under the control of the Wing Technical Officer and, of course, the Wing Commanding Officer. The civilian firms are controlled by the Department of Reconstruction, and it is obvious that if liaison between the Unita Aerea and the Department of Reconstruction is bad, chaos is bound to result.

7. It is considered that for better results would be obtained if the

1944, it is confirmed that arrangements have already been made for 4 Macchi fuselages to be sent to the Sammita Works and these will be despatched directly transport is available.

2. It would appear that other sections apart from the airframe section are also short of work, and it is suggested that particulars of the work that can be undertaken should be submitted to, Unita Aerea, Technical Office, as it is felt that it should be an easy matter to fill them up with some really useful work.

3. There does not seem to be the least doubt that the Italian Air Force is not making use to the full, of its existing manufacturing facilities. This probably is due largely to bad liaison between the Technical Office of the Unita Aerea and the Department of Reconstruction.

4. As one instance, the Managhi Factory have completed 5 complete sets of Petrol Tanks for Cant.1007. These tanks are not required and were probably not required when the order was placed, as the spares position for Cant.1007 is very good. Carrying out work of this nature involves a considerable waste of man hours and material, and it is almost certain that if there had been good liaison, the Managhi Co. could have been given some work that was really needed.

5. There is also considerable lack of knowledge in the Technical Office of the Unita Aerea as to the extent of the work-shop facilities available. Some time ago, we were informed that no plant was available to grind the ends of the caps on Alfa 128 valves and yet a short time afterwards suitable plant was seen in the Managhi Factory, and directly the job was mentioned the management said that they could undertake it.

6. Under the present lay-out the work in the S.P.A.M.S. and service named O.R.Ms. comes under the control of the Wing Technical Officer and, of course, the Wing Commanding Officer. The civilian firms are controlled by the Department of Reconstruction, and it is obvious that if liaison between the Unita Aerea and the Department of Reconstruction is bad, chaos is bound to result.

7. It is considered that far better results would be obtained if the S.P.A.M.S. and O.R.Ms. were taken away from the control of the Wings and placed with the civilian firms under the equivalent of what we should call the C.M. & S.O., who would be responsible for all 4th. Echelon maintenance. This suggestion has already been discussed with the Technical Officers of the Unita Aerea, who agree with it but naturally the Commanding Officers of the two Wings would offer considerable opposition.

Copy to:-

Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Naples.

J.H. GLADSTONE. W/COR.

CHIEF TECHNICAL OFFICER.

13/12

1A

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME.

TO: AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, BARI.
FOR THE ATTENTION OF WING COMMANDER GLANSTON.

DATE: 4TH DECEMBER, 1944.

REF: AFSC/T/S.854/6/ENG.

It has been pointed out that many departments of the Sarnita Works are now almost idle through lack of work; in particular there is practically none in the Airframe Department.

2. It seems a great pity that after all the hard work that has been put into this Factory it should not be kept fully occupied, and it is in our interests to see that it is.

3. Would you please exert pressure on Unita Aerea to send work to the Sarnita Factory so that they can keep going.

WB

W.A.B. DOWEN-BUCARLET,
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

December 5. spoke on the matter
with Wilson - he was so busy last

Rome
1

I. A. Industria Aeronautica Sannita B

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE L. 1.000.000 INTER. VERSATO

SEDE LEGALE IN VARESE - STABILIMENTO IN BENEVENTO

INDIRIZZI:

VARESE - VIA SANVITO SILESTRO, 60
Telefono 15-76

BENEVENTO - VIA VALENTINO, 45
Telefono 18-24

TELEGRAMMI: AEROSANNITA
C.P.C. VARESE N. 31402
C.P.C. BENEVENTO N. 14946

27/11/44

PRO MEMORIA PER IL SIGG COL. BRENTA

La ditta Sannita ha già ultimato tutti i lavori riparazione p.r. MC. 202 recuperate.

Ha pure ultimato la riparazione di tutte le fuseliere MC.202 e delle rispettive ali.

Alla data attuale tiene il lavorazione il montaggio di N. 5 velivoli MC.202 da trasformare in MC. 205 e la fornitura di p.r. MC. 205 e capotte NACA per Cant. Z 1007.

Pertanto si rende necessario inviare altri parti ricambio da riparare come (ali per MC. 202 e MC. 205 - fuseliere ed impennaggi di coda verticali ed orizzontali)

Nel contempo urge autorizzare la riparazione delle fuseliere ed ali già recuperate di cui all'elenco N. 6

MOD. 26



SEZIONE DELLE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
DI NAPOLI

UFFICIO DI SORVEGLIANZA TECNICA R. A.
presso la Ditta S. A. INDUSTRIA AERONAUTICA SANNITA
BENEVENTO

Benevento, 26 Ottobre 1947
Telefono 10-35

Al MINISTERO DELL'AERONAUTICA

DIREZIONE DELLE COSTRUZIONI

AERONAUTICHE

N A R I

TIP. DE. ROMA-BENEVENTO

Prot. N. 1226 Alleg. Resp. foglio N. del

OGGETTO: Ricupero P.2. MC/202; elenco n° 6.

per conoscenza:

ALLA SEZIONE DELLE COSTRUZIONI AERONAUTICHE

AL MINISTERO S. A. DEL M. A. C.

ALLA DITTA S. A. I. A. S.

N A P O L I

N A P O L I

S. I. D. E.

Acclusa alla presente, si trasmette l'elenco ricupero N°6, relativo a N. 3 fusoliere per velivoli MC/202 e N. 3 ali per velivolo MC.200/A2 intercambiabili con quelle per MC/202 ma privi di predisposizione per l'installazione di mitragliatrice alare.

Pertanto, tenuto presente che la Ditta Sorvegliata ha già effettuato la riparazione delle fusoliere e delle ali per MC/202 precedentemente recuperate, si propone di autorizzare anche la riparazione delle suddette.

Si resta in attesa di urgenti comunicazioni in merito.

L'UFFICIALE DI SORVEGLIANZA TECNICA 189
(Cap. 2.1.1. Sorveglianza Ing. Alberto)

Alberto

2194