[redacted]

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

ACC

10000/135/497

AI
JA

[redacted]

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

10000/135/497

AIR/SEA RESCUE, CORRESPONDENCE
JAN. - SEPT. 1947

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

PAGES MISSING OR

PAGINATION INCORRECT -

FILMED AS FOUND

D/D
ISO.

I

Ref 45A4444A.

I think in future a letter of this nature should be signed either by myself or the Deputy Director.

9/4.

Dir. Intel

II

Dir

Ref M1

This point was raised at a conference a few months ago and officers were notified that letters of appreciation should be submitted to the Director for vetting and signature. Copies of this instruction must also be sent to Detachments.

X Will you raise this point at your next conference or shall I send a memo to all officers?

Logan Scott
15/9.

SSO.

3.

X he spoke. At a conference.

Asst 15/9.

4007

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

029 f

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

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

AIR FORCES BRANCH

AFO 794

Reference: AFB/48/1/Air. Date: 3rd September, 1947.

Subject : Air/Sea Rescue - Communications.

Attached are reports which have today been received from A.C.C. Malta and the Signals Officer at LUQA Airport in Malta, which demonstrate how very difficult the task of overall Air/Sea Rescue control can be made when adjacent controls fail to accord the correct procedure to signals traffic.

2. These reports are sent to you for information and study so that you can bring the matter to the notice of your control staffs and ensure that all concerned in this vital work fully realise the importance of strict surveillance of signals priorities and rigid compliance with the standard procedure.

Charles

C.M.M. GRIFFITH, W/CDR.,
for AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q., APO 794.

Ministerro Della Difesa (Aeronautica),
2° Sezione Communicazione e S.A.F.A.
R O M A .

4006

Copy: C.C.R.S., CENTOCELLE.

68.

From : Air Forces Branch,
Allied Force Headquarters.

To : Italian Air Force Stato Maggiore.

Date : 29th June, 1947.

Ref : AFH/A.S/1/Air.

ITALIAN AIR SEA RESCUE CENTRES

During this month a visit was paid by the Air Staff of this Branch to the Italian Seaplane Base on Lake Bracciano and Vigna di Valle. During this visit inspection was made of the military premises on the high ground over looking the lake, which are now partially occupied by the small reporting section of the Italian meteorological service.

2. It was suggested by the Station Commander that the premises now occupied by the meteorological reporting section could be adapted to house the entire Air Sea Rescue Centre at present on the airfield at Centocelle, should your Air Staff consider it useful to move this centre to an other position.

3. This Staff made a thorough tour of the building and accommodation and is of the opinion that the centre could be easily and usefully housed in these premises. It is considered that the suggestion of the Station Commander at Vigna di Valle is worthy of a through appreciation by your Stato Maggiore, and this office therefore takes the opportunity of conveying to you its opinions on the matter. They are as follows:

4005

(1) The place in question is on high ground and is an excellent location for transmitting and receiving stations.

(2) The buildings are close to the seaplane station at Vigna di Valle and presumably a link up with all the seaplane and air sea rescue centres would not be difficult. Furthermore land line communications should not be difficult.

(3) There is no direct line from Vigna di Valle to Ciampino and therefore no radio tie up with Area Control, Malta.

(4) The buildings and general accommodation at the meteorological station at Vigna di Valle are sufficient for the housing and accommodation of all necessary personnel and very little money will have to be spent to bring the buildings up to date.

(5) It is not known what your Stato Maggiore intends to do with your airfield at Centocelle, but if it is your intention to, concentrate your transport aircraft at Guidonia, Ciampino and Viterbo then the existence of the air sea rescue centre there would be superfluous.

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

During this month a visit was paid by the Air Staff of this Branch to the Italian Seaplane Base on Lake Bracciano and Vigna di Valle. During this visit inspection was made of the military premises on the high ground over looking the lake, which are now partially occupied by the small reporting section of the Italian meteorological service.

2. It was suggested by the Station Commander that the premises now occupied by the meteorological reporting section could be adapted to house the entire Air Sea Rescue Centre at present on the airfield at Centocelle, should your Air Staff consider it useful to move this centre to an other position.

3. This Staff made a thorough tour of the building and accomodation and is of the opinion that the centre could be easily and usefully housed in these premises. It is considered that the suggestion of the station Commander at Vigna di Valle is worthy of a through appreciation by your Stato Maggiore, and this office therefore takes the opportunity of conveying to you its opinions on the matter. They are as follows:

4005

(1) The place in question is on high ground and is an excellent location for transmitting and receiving stations.

(2) The buildings are close to the seaplane station at Vigna di Valle and presumably a link up with all the seaplane and air sea rescue centres would not be difficult. Furthermore land line communications should not be difficult.

(3) There is no direct line from Vigna di Valle to Ciampino and therefore no radio tie up with Area Control, Malta.

(4) The buildings and general accomodation at the meteorological station at Vigna di Valle are sufficient for the housing and accomodation of all necessary personnel and very little money will have to be spent to bring the buildings up to date.

(5) It is not known what your Stato Maggiore intends to do with your airfield at Centocelle, but if it is your intention to, concentrate your transport aircraft at Guidonia, Ciampino and Viterbo then the existence of the air sea rescue centre there would be superfluous.

(6) You may consider it advisable to install your air sea rescue centre at Ciampino where it will have at its finger tips all the movements of civil international aircraft around Italy.

4. These are just a few ideas of this Headquarters but it is felt also that there are other aspects of the problem, and it is hoped that you will consult the experts within your service before taking a decision.

7 EM 5/7

O.M.M. GIBBS, W/Cdr,
for Air Commodore,
Director, APB, AFHQ.

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

0294

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

From : Air Force Branch, A.F.H.Q., Rome.

To : C.C.A.S. Centrocelle, Rome.

Ref : AFB/48/1/AIR.

Date : 10th June 1947.

67a

Ext: 567.

EFFICIENCY & NUMBER OF AIRCRAFT
AT THE AIR SEA RESCUE BASES

You are informed that with effect from 1st June 1947 it will no longer be necessary that you submit the above report to this office.

F.W. IRWIN, Lt., AC.
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

4004

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

BEST COPY POSSIBLE

FILMED AS FOUND

IN COLLECTION

0295

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

Centocelle, li 2 giugno 1947

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
Reparto Operazioni
- CENTOCELLE -

AIR FORCE BRANCH
ALLIED FORCE HEADQUARTERS - A.F.O. 794
Via Veneto - R O M A -

Prot.N° 2943 D.19/OP.

OGGETTO: Efficienza ed esistenza velivoli presso le sezioni idrosoccorso alla data del 2 Giugno 1947.-

BASE	N°	EFFICIENTI	INEFFICIENTI	NOTE
BRINDISI	13	2	11	
CADIMARE	2	1	1	
CAGLIARI	4	2	2	
TARANTO	16	5	11	
VENEZIA	2	1	1	
VIGNA DI VALLE	4	1	3	
666				4002

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto di LECCE 1 Caccia efficiente
" " LINATE 1 Baltimore "
" " GUIDONIA 1 " "

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. Pil. Arturo [illegible])

AIRI
Do you agree?

0297

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
Reparto Operazioni
- CENTOCELLE -

Centocelle, li 12 maggio 1947

(65)

AIR FORCES BRANCH
ALLIED FORCE HEAD-QUARTERS
A.F.O. 794
Via Veneto - R O M A -

N° 2166 D.19/OP di prot.

OGGETTO: Efficienza ed esistenza velivoli presso le sezioni idrosoccorso alla data del 12 maggio 1947.-

BASE U.S.T.	N°	EFFICIENTI S.	INEFFICIENTI S.	N O T E
Brindisi	13	1	12	
Cadimare	2	2		
Cagliari	2	2		
Taranto	16	7	9	
Venezia	2	1	1	
Vigna di Valle	4	1	3	

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	LECCE	1	Caccia	efficiente
"	LINATE	1	Baltimore	"
"	GUIDONIA	1	"	"

(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

0293

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

From :- Air Force Branch, A.F.H.Q., Rome

To :- Ministry of Civil Aviation, London.
Copy to:- (For Information)
Area Control, Malta.
Italian Air Ministry, Rome.
C.F.R.S., Centocelle.

(64a)

Ref :- AFH/48/1/AIR.

Date :- 25th May 1947.

VIOLATION OF AIR TRAFFIC RULES.

1. You will find enclosed a copy of a report from the Search and Rescue Service Centre of the Italian Air Force concerning a violation of Air Traffic Rules by a British Civil Aircraft.

2. Reports of this nature are reaching this Headquarters in increasing numbers.

3. In view of the limited funds and equipment of the Italian Air Force and their readiness to cooperate in the efficient functioning of international air traffic, it is requested that this matter be investigated and in the future, disciplinary action taken against offenders of this nature.

L.E. JAMAN G/Capt.,
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

N.B. Report from Air Sea Rescue Centre as at Enclosure 57. of this file.

RMC.

JAM
14/5

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

(63)

From : Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, APO. 794.

To : Ministry of Defence.
General Inspectorate of Telecommunications and Assistance to Aircraft.

Date : 14th May 1947.

Ref. : A73/48/1/AIR.

W/T CALL SIGNS FOR AIRCRAFT OF THE ITALIAN AIR SEA RESCUE SERVICE.

(58)

Reference is made to your letter 210799/13-5/707 CCLL dated 3rd May 1947.

2. Your letter is not understood and it is thought that there must have been some mistake in translation or copying of my original letter of. IMAS/48/1/AIR/AF dated 15/3/47.

(37)

3. In order to clarify the situation the call signs as detailed in previous letter are listed again below:-

Venice	ASR plus H.J. or K and the numbers 1 to 9.
Milan	ASR plus L. M. or N. and the number 1 to 9.
Rome	ASR plus O. P. or Q. and the numbers 1 to 9.
Brindisi	ASR plus R. S. or T. and the numbers 1 to 9.
Pisa	ASR plus U. V. or W. and the numbers 1 to 9.
Catania	ASR plus X. Y. or Z. and the numbers 1 to 9.

3999

A.V. RAY, S/Ldr.
for Air Commodore, Director.
Air Forces Branch, [illegible].

FROM :- Air Force Branch, A.F.H.Q., Rome.

TO :- Air Headquarters, Italy, R.A.F., C.M.F.

DATE :- 11th May 1947.

REF :- AFB/48/1/AIR.

62a

AIR SEA LAND RESCUE RETURN.

Reference your letter AHQ/200/5 dated 25 October 46 and 21 Nov 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during April 47.

3. Eight practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephone search for overdue aircraft was undertaken in 51 cases.

5. One actual rescue mission was undertaken by Brindisi.

6. The total hours flown being:-

(a) On actual rescue mission 5 - 54 mns.
(b) On practice " " 21 - 06 mns.
26 - 60 mns. = 27 hrs

7. Amendments to a/c state as shewn in our AFSC/48/1/AIR dated 2 Dec 1946.

3997

Para	Base	No of a/c	Serviceable	W/S
4	Brindisi	13	2	11
4	Taranto	16	4	12
4	Cadimare	2	1	1
4	Cagliari	2	1	1
4	Venice	2	1	1
4	Vigna di Valle	4	1	3

C.M.M. GREEK W/Cdr.,
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

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

Reference your letter AHQ/700/5 dated 25 October 46 and 21 Nov 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during April 47.

3. Eight practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephone search for overdue aircraft was undertaken in 51 cases.

5. One actual rescue mission was undertaken by Brindisi.

6. The total hours flown being:-

(a) On actual rescue mission 5 - 54 mns.
(b) On practice " " 21 - 06 mns.
26 - 60 mns. = 27 hrs

7. Amendments to a/c state as shown in our AFSC/48/1/AIR dated 2 Dec 1946.

3997

Para	Base	No of a/c	Serviceable	U/S
4	Brindisi	13	2	11
4	Taranto	16	4	12
4	Cadimare	2	1	1
4	Cagliari	2	1	1
4	Venice	2	1	1
4	Vigna di Valle	4	1	3

Chilit.

C.M.M. GREGE W/Cdr.,
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

Item 165

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

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

MONTHLY SUMMARY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS.

A.H.Q. ITALY COMMAND.

FOR TH

A. (I) No	B. (II) Date Time L.M.T.	C. (III) Reported By.	D. (IV) Position of Search	E. (V) Search for.	F. (VI) Sea or Land	G. (VII) Air Search.	H. (VIII) Personnel Involved.	I. (IX) Rescued.
1.	18/19 Apr 1947 15,35 hrs.	C.C.R.S. Brindisi	Southern of Tyrrhenian Sea.	Ex High Speed Launch	-	Air Search	-	-

3996

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

MONTHLY SUMMARY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS.

FOR THE MONTH OF APRIL 1947.

C. (III) Reported By.	D. (IV) Position of Search	E. (V) Search for.	F. (VI) Sea or Land	G. (VII) Air Search.	H. (VIII) Personnel Involved.	I. (IX) Rescued.	J. (X) REMARKS.
C.R.S. Sardisi	Southern of Tyrrhenian Sea.	Mr High Speed Launch	-	Air Search	-	-	This mission had a negative result due to bad conditions of the sea. Search suspended at 1914 hrs of 19/4/47. It is now believed that the high speed launch has sunk in the Southern Tyrrhenian Sea.

33996

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

Centocelle, li 5 Maggio 1947

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Reparto Operazioni

- CENTOCELLE -

AIR FORCES BRANCH

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

A.P.O. 794

Via Veneto - R O M A -

Prot.N°2218 D.19/GP

O G G E T T O: Efficienza ed esistenza velivoli presso le sezioni idrosoccorso alla data del 5 Maggio 1947.=

B A S E	N°	EFFICIENTI	INEFFICIENTI	N O T E
BRINDISI	13	2	11	
CADIMARE	2	1	1	
CAGLIARI	2	2		
TARANTO	16	6	10	
VENEZIA	2	1	1	
VIGNA DI VALLE	4	1	3	

3994

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	LECCE	1	Caccia	efficiente
"	LINATE	1	Baltimore	"
"	GUIDONIA	1	"	"

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO

Ten.Col. Zanussi

Centocelle, 15 Aprile 1947

602

ERCA E SOCCORSO

to Operazioni

CENTOCELLE -

Cot.N°2641...D.19/CP

AIR FORCES BRANCH

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

A.P.O. 794

Via Veneto - R O M A -

O G G E T T O: Efficienza ed esistenza velivoli presso le sezioni idrosoccorso alla data del 25 Aprile 1947.-

B A S E	N°	EFFICIENTI	INEFFICIENTI	N O T E
BRINDISI	13	2	11	
CADIMARE	2	1	1	
CAGLIARI	2	1	1	
TARANTO	16	4	12	
VENEZIA	2	1	1	
VIGNA DI VALLE	4	1	3	

399

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	LECCE	1	Caccia	efficiente
"	LINATE	1	Baltimore	"
"	GUIDONIA	1	S	"

IL SOTTOCAPO DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. A. Dal Mogle)

Calchetti

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 745017

B A S E	N°	EFFICIENTI	INEFFICIENTI	N O T E
BRINDISI	13	2	11	
CAGLIARI	2	1	1	
CAGLIARI	2	1	1	
TARANTO	16	4	12	
VENEZIA	2	1	1	
VIGNA DI VALLE	4	1	3	

399

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	LECCE	1	Caccia	efficiente
"	LINATE	1	Baltimore	"
"	GUIDONIA	1	"	"

IL SOTTOSEGRETARIO NEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Moglie)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNN by 7/30/07

0307

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

Centocelle, li 5 Aprile 1947

A MANO

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Reparto Operazioni

- CENTOCELLE -

AIR FORCES BRANCH

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

A.P.O. 794

Prot.N° 2219....D.1R/OP Via Veneto

- R O M A -

O G G E T T O: Trasmissione carte periodiche.-

Allegato si trasmette N°1 specchio relativo al riepilogo delle missioni ed esercitazioni di soccorso eseguite dal 1° al 30 Aprile 1947 dai Centri Soccorso dipendenti.-

IL GESTIONE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. Av. Gn. - A. Del Monte)

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

RIEPILOGO MISSIONI, ESERCITAZIONI SOCCORSO E RICHIESTE NOTIZIE VELIVOLI

ESEGUITE DAL 1° AL 30 APRILE 1947 DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI

C.C.R.S.	MISSIONI REALI			ESERCITAZIONI SOCCORSO			Totale velivoli impiegati	Richieste notizie velivoli	N O T E
	N°	ore di volo	velivoli impiegati	N°	ore di volo	velivoli impiegati			
ROMA				3	9.53	4	4	16	(1)Ricerca motovedetta nel Basso Tirreno-Esito positivo-Intervento richiesto na Militare.»
BRINDISI	1 (1)	5.54	2	2	4.50	2	4	11	
VENEZIA								8	
MILANO				1	3.05	1	1	4	(2)Interrotta per avaria
PALMAS				1(2)	0.23	1	1	7	(3)Velivolo base Taranto
CATANIA				1	2.55	1 (3)	1	5 (4)	(4)Richiesta si riferis motovedetta di cui al n°
T O T A L I	1	5.54	2	8	21.06	9	11	51	IL C.C.R.S. di Milano è muto nelle operazioni di no per velivolo PIPER - atterrato fuori campo ne di Piacenza.»

[illegible]

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

RIEPILOGO MISSIONI, ESERCITAZIONI SOCCORSO E RICHIESTE NOTIZIE VELIVOLI

ESEGUITE DAL 1° AL 30 APRILE 1947 DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI

MISSIONI REALI			ESERCITAZIONI SOCCORSO			Totale velivoli impiegati	Richieste notizie velivoli	NOTE
N°	ore di volo	velivoli impiegati	N°	ore di volo	velivoli impiegati			
			3	9.53	4	4	16	(1)Ricerca motovedetta sperduta nel Basso Tirreno-Esito negativo-Intervento richiesto da Marina Militare.=
1 (1)	5.54	2	2	4.50	2	4	11	
							8	
			1	3.05	1	1	4	(2)Interrotta per avaria motore.
			1(2)	0.23	1	1	7	(3)Velivolo base Taranto.=
			1	2.55	1 (3)	1	5 (4)	(4)Richiesta si riferisce alla motovedetta di cui al n° (1)
1	5.54	2	8	21.06	9	11	51	IL C.C.R.S. di Milano è intervenuto nelle operazioni di soccorso per velivolo PIPER - HBOIN atterrato fuori campo nei prag di Piacenza.=

[illegible]

From : Ministry of Defence
General Inspectorate of Telecommunications and Assistance to Aircraft

To : Air Forces Branch

Ref. : 210799/13-5/707 Cell

Date : 3rd May 1948

W.T. CALL SIGNS FOR AIRCRAFT OF THE ITALIAN AIR SEA RESCUE SERVICE

1) Reference is made to letter IMAS/48/1/AIR/AF dated 15/3/47 which came attached to letter AFB/48/1/AIR dated 10/4/47.

2) After studying the list of the signs, we found that the letters assisgned to the Venice ASRC were erroneous. All signs given to the other A.S.R.C.'s are correct.

3) We wish to state that the Venice A.S.R.C. has always used, in addition to the established A.S.R., the letters H.J.K.

4) Furthermore, the use of the letters M.T.K. sent by the A.C. for Venice, would result in erroneous interpretations as the letter "M" would be used between the Venice ASRC and the Milan ASRC, and the letter "T" between Brindisi and Venice.

We would appreciate a reply.

INSPECTORATE OF TELECOMMUNICATIONS

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

W.T. CALL SIGNS FOR AIRCRAFT OF THE ITALIAN AIR SEA RESCUE SERVICE

37A

1) Reference is made to letter IMAS/48/1/AIR/AF dated 15/3/47 which came attached to letter AFB/48/1/AIR dated 10/4/47.

1A

2) After studying the list of the signs, we found that the letters assisgned to the Venice ASRC were erroneous. All signs given to the other A.S.R.C.'s are correct.

3) We wish to state that the Venice A.S.R.C. has always used, in addition to the established A.S.R., the letters H.J.K.

4) Furthermore, the use of the letters M.T.K. sent by the A.C. for Venice, would result in erroneous interpretations as the letter "M" would be used between the Venice ASRC and the Milan ASRC, and the letter "T" between Brindisi and Venice.

We would appreciate a reply.

INSPECTORATE OF TELECOMMUNICATIONS

Translated by L.A.C. COSTIGAN

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

0312

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

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO

Divisione Radiotelettrica - Sezione 1ª

Prot. N. 210799/13-5 Allegati 707 Cat.

Roma, - 3 MAG 1947 19 A

58

Al Comando Alleato FORCE HEADQUARTERS
AIR FORCES BRANCH, APO 794
Tramite Ufficio Collegamento
= S E D E =

Risposta al f. N. del

OGGETTO : Segnali di chiamata r.t. per gli aerei del Soccorso aereo Navale Italiano.

1°) Si fa riferimento al foglio IAA3/46/1/AIR/AP datato 15 Marzo- pervenuto allegato al foglio AFB/48/1/AIR del 10 Aprile u.s.

2°) Dal controllo dell'elenco dei segnali di cui all'oggetto, risultano essere errate le lettere aggiuntive assegnate al C.C. R.S. di Venezia, mentre sono esatte tutte le rimanenti, rispettivamente gli altri C.C.R.S.

3°) Si precisa che il C.C.R.S. di Venezia ha sempre usato oltre al prefisso A.C.R. le lettere aggiuntive H,J,K.

4°) D'altronde, l'uso delle lettere H.T.K. segnalate da codesta A.C. per Venezia, darebbero luogo ad errata interpretazione in quanto, risulterebbero in comune tra i C.C.R.S. di Venezia e quello di Milano la lettera "H", e tra Brindisi e Venezia la lettera "J".

Si gradirebbe un cortese cenno in merito.

3988

L'ISPETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI
(Generale di B.A. = C. BARBA)

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

(54)

From : Search and Rescue Service
Centocelle

To : A.F.S.C. A.C. (F/O BOULT)

Ref. : 2484/D 1 M/OP

Date : Centocelle 14th April 1947

REPORT ON THE SEARCH FOR THE ~~SEA~~LAND PLANE "PROCTOR GASOV"
ON 16TH APRIL 1947

Please find hereby attached one copy of the above mentioned report.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE

AIR

3986

48/1/AIR

REPORT ON THE SEARCH FOR THE LOST SEAPLANE PROCTOR GASEV ON 16TH APRIL 1947

(51a)
(1)

At 12,30 hrs. From Sala Radio: Procter Gasev RTG QAD 9,35 Z Ajaccio QAB Elmas.

" 13,30 " To the sala Radio: Request Ajaccio for confermation of GASEV departure. Request word from Tunisis and Algiers.

" 14,00 " From the Sala Radio: From Algiers nothing.

" 14,30 " From the Sala Radio: Ajaccio confirms departure, destination and the lack of a radio on board.

" 14,35 " From the Sala Radio: From Tunis nothing.

" 14,40 " To the Sala Radio: inform Rome to listen in an 6500 Kc/s.

" 14,40 " At No. 140 Wing: - SVH 0342/RV Elmas Air Rescue Service Seaplane ASRU 3 take off immediately in search for a Procter plane which left Ajaccio for Elmas/./ Zone to be explored/./ Elmas 39° 40N. 08° 28' and coastal zone East and North Sardinia as far as the point 41° 10'N. 9° 10' East and return to search 185° from 41° 00' N. 08) 54' East/./ Communication on 6500 Kc/s/./ From 20 to 25 and from 50 to 54 every hour centrol position as in letter No. 48/E6 dated 7/2/47 Captain Flecher/./ -

" 14,45 " To the Sala Radio: Request Tunis and Biserta further news of GASEV. 3984

" 15,00 " Telephone to Oristano, no reply.

" 15,01 " Communication with Rome A.S.R.C. started.

" 15,05 " To the Carabinieri Command: - Give word immediately when receive news of the GASEV plane, which has probably landed in Sardinia.

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

mation of GASEV departure. Request word from Tunisis and Algiers.

" 14,00 " From the Sala Radio: From Algiers nothing.

" 14,30 " From the Sala Radio: Ajaccio confirms departure, destination and the lack of a radio on board.

" 14,35 " From the Sala Radio: From Tunis nothing.

" 14,40 " To the Sala Radio: inform Rome to listen in on 6500 Kc/s.

" 14,40 " At No. 140 Wing: - SVH 0342/RV Elmas Air Rescue Service Seaplane ASRU 3 take off immediately in search for a Procter plane which left Ajaccio for Elmas/./ Zone to be explored/./ Elmas 39° 40N. 08° 28' and coastal zone East and North Sardinia as far as the point 41° 10'N. 9° 10' East and return to search 185° from 41° 00' N. 08) 54' East/./ Communication on 6500 Kc/s/./ From 20 to 25 and from 50 to 54 every hour control position as in letter No. 48/E6 dated 7/2/47 Captain Plocher/./ -

" 14,45 " To the Sala Radio: Request Tunis and Biserta further news of GASEV. 3984

" 15,00 " Telephone to Oristano, no reply.

" 15,01 " Communication with Rome A.S.R.C. started.

" 15,05 " To the Carabinieri Command: - Give word immediately when receive news of the GASEV plane, which has probably landed in Sardinia.

" 15,17 " At the A.S.R.C. Rome : - SVH 0343/RV C.C.R.S. Elmas/./ Procter GASEV left Ajaccio at 09,35 not arrived at Elmas/./ ASRU 3 carries out search in the zone.

" 15,20 " From Sala Radio: from Tunis news that the GASEV had landed at Tunis at 12,30

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

At 15,20 hrs — I stop the plane about to take off and stop transmission on 0343/RU

X 15,21 " — To the Rome A.S.R.C.: - SVH 0344/RU Elmas Air Rescue/./ 061520 Gasev landed at Tunis 12,30 Z/./ Captain Plecker/./ -

" 15,23 " — To the Carabinieri Command: - The aircraft has been located.

REMARKS The order for the seaplane to take off was given by me three hours after the departure of the GASEV from Ajaccio and only after a negative reply from Tunis. It would be opportune, by informing the competent Units, to take action against the pilot Sig. Clerk who put this centre in a state of allarm through his conduct. It was in no way permissible that the Procte Gasev a small plane without a radio prolonged its route by more than 150 miles contrary to the information contained in the departure telegram confermed by Ajaccio at 14,30. The Cagliari CAV had to call Ajaccio for too long time before succeeding in establishing communication. The same can be said for communication with Rome.

Elmas 7th April 1947.

OFFICER COMMANDING

3983

Translated by L.A.C. COSTIGAN

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

Centocelle, li 14 Aprile 1947

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Reparto Operazioni

- CENTOCELLE -

(57)

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE-I° REPARTO

- R O M A -

Prot.N°. 2181 ....D.1 M/OP

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELL'A.F.S.C. F/O BOULT

- R O M A -

O G G E T T O: ~~Trasmissione~~ relazione ricerca apparecchio "Proctor"
CASEV del 6 Aprile 1947.-

Allegata si trasmette n° 1 copia della relazione in oggetto.-

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.a. - A. Del Monte)

Co Chiefs

451.1 AHC

3982

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSI
ELMAS

570

RELAZIONE RICERCA VELIVOLO PROCTOR G A S E V
GIORNO 6 APRILE 1947

Ore 12.30 Dalla Sala Radio: Proctor GASEV RTG QAD 09.35 Z Ajaccio QAB Elmas /./

" 13.30 Alla Sala Radio: Chiedere ad Ajaccio conferma della partenza GASEV /./ Chiedere notizie a Tunisi e ad Alghero /./

" 14.00 Dalla Sala Radio: Da Alghero NIL

" 14.30 Dalla Sala Radio: Ajaccio conferma partenza, destinazione e la mancanza di radio a bordo.

" 14.35 Dalla Sala Radio: Da Tunisi NIL

" 14.40 Alla Sala Radio: Avvertire Roma di far ascolto su 6500 Kc/s

" 14.40 Alla 140^ Squadriglia: SVH 0342/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDROSOCCORSO ASNU 3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER EFFETTUARE RICERCA APPARECCHIO PROCTOR PARTITO DA AJACCIO DIRETTO ELMAS /./ ZONA DA ESPLORARE /:/ ELMAS - 39°40' N 08°28' E FASCIA COSTIERA COSTE OCCIDENTALI E SETTENTRIONALI SARDEGNA FINO A PTO 41° 10' N 9° 10' E RIENTRI ESPLORANDO RV 185° DA 41° 00' N 08° 54' E/./ COLLEGAMENTO SU 6500 KC/S /./ DAI 20 AI 25 E DAI 50 AI 54 DI OGNI ORA CONTROLLARE POSIZIONE COME DA FOGLIO N°48/E6 DEL 7/2/47 CAPITANO PLOGHER /./

" 14.45 Alla Sala Radio: Richiedere ancora notizie di GASEV a Tunisi ed a Biserta.

3980

" 15.00 Telefono all'Aeroporto di Oristano: non risponde.

" 15.01 Inizio collegamento con C.C.R.S. Roma

" 15.05 Alla Legione Carabinieri: Avvertite immediatamente qualora aveste notizie apparecchio GASEV che ha probabilmente atterrato in Sardegna.

" 15.17 Al C.C.R.S. Roma: SVH 0343/RV CCRS ELMAS /./ PROCTOR GASEV

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

Ore 12.30 Dalla Sala Radio: Proctor GASEV RTG QAD 09.35 Z Ajaccio QAB Elmas /./

" 13.30 Alla Sala Radio: Chiedere ad Ajaccio conferma della partenza GASEV /./ Chiedere notizie a Tunisi e ad Alghero /./

" 14.00 Dalla Sala Radio: Da Alghero NIL

" 14.30 Dalla Sala Radio: Ajaccio conferma partenza, destinazione e la mancanza di radio a bordo.

" 14.35 Dalla Sala Radio: Da Tunisi NIL

" 14.40 Alla Sala Radio: Avvertire Roma di far ascolto su 6500 Kc/s

" 14.40 Alla 140^ Squadriglia: SVH 0342/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ IDROSOCCORSO ASRU 3 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER EFFETTUARE RICERCA APPARECCHIO PROCTOR PARTITO DA AJACCIO DIRETTO ELMAS /./ ZONA DA ESPLORARE /:/ ELMAS - 39°40' N 08°28' E FASCIA COSTIERA COSTE OCCIDENTALI E SETTENTRIONALI SARDEGNA FINO A PTO 41° 10' N 9° 10' E RIENTRI ESPLORANDO RV 185° DA 41° 00' N 08° 54' E/./ COLLEGAMENTO SU 6500 KC/S /./ DAI 20 AI 25 E DAI 50 AI 54 DI OGNI ORA CONTROLLARE POSIZIONE COME DA FOGLIO N°48/E6 DEL 7/2/47 CAPITANO PLOCHER /./

" 14.45 Alla Sala Radio: Richiedere ancora notizie di GASEV a Tunisi ed a Biserta.

3980

" 15.00 Telefono all'Aeroporto di Oristano: non risponde.

" 15.01 Inizio collegamento con C.C.R.S. Roma

" 15.05 Alla Legione Carabinieri: Avvertite immediatamente qualora aveste notizie apparecchio GASEV che ha probabilmente atterrato in Sardegna.

" 15.17 Al C.C.R.S. Roma: SVH 0343/RV CCRS ELMAS /./ PROCTOR GASEV DEP. AJACCIO 09.35 Z QAB ELMAS NON ARRIVATO /./ ASRU 3 EFFETTUA RICERCHE NELLA ZONA /:/ ~~CAPITANO PLOCHER~~

" 15.20 Dalla Sala Radio: Da Tunisi apparecchio GASEV atterrato Tunisi 12.30 Z

" 15.20 Fermo l'apparecchio che stava per decollare ed interrompo la trasmissione del 0343/RV

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

Ore 15.21 Al C.C.R.S. Roma: SVH 0344/RV AEROSOCCORSO ELMAS /./ 061520 Z
GASEV ATTERRATO TUNISI 12.30 Z /./ CAPITANO PLOCHER

" 15.23 Alla Legione Carabinieri: Apparecchio est stato ritrovato.

OSSERVAZIONI: L'ordine di partenza per l'idrosoccorso veniva dato dallo scrivente dopo 3 ore dall'avvenuta partenza da Ajaccio del GASEV, soltanto dopo aver ricevuto la risposta negativa da Tunisi. Sarebbe opportuno, interessando gli Enti competenti, prendere dei provvedimenti a carico del pilota Sig.Clerk che con la sua condotta metteva in allarme questo Centro in quanto non era ammissibile neppure che il "Troctor" GASEV, piccolo apparecchio sprovvisto di radio prolungasse la sua rotta di ben 150 miglia circa contrariamente a quanto era stato comunicato nel telegramma di partenza confermato poi alle 14.30 da Ajaccio.

La CAV di Cagliari ha dovuto chiamar per troppo tempo Ajaccio prima di riuscire ad effettuare collegamento. Analoga cose si può dire anche per il collegamento con Roma.

Elmas li 7 Aprile 1947

IL COMANDANTE
(Cap. A.A.r.n. Pil. PLOCHER Ferruccio)

3974

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

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

Tel. No.—

Any further communication on the subject should be addressed to—
The Under-Secretary of State,
The War Office
(as opposite),
and the following number quoted.

THE WAR OFFICE,
G.A.2(b), 56A
HOTEL VICTORIA,
NORTHUMBERLAND AVENUE,
LONDON, W.C.2.

Your Reference 19611/G.A.2(b)

2 April, 1947

36A

Sir,

I am directed to thank you for your letter and enclosures IMAS/48/1/AIR/AF dated 11th March.

I am to say that the previous publications were acknowledged under our letter of even reference dated 5th November 1946.

I am,
Sir,
Your obedient Servant,

Blyraine
Colonel
DIRECTOR OF CIVIL AFFAIRS.

The Director,
Italian Military Affairs Section,
Air Forces Sub-Section,
A.F.H.Q.,
C.M.F.

22/4
wp. A 795
3977
45/1/Air

What is this about

2 Copies. Ch 48/1/Air (55)

AIR SEA RESCUE - GENERAL HISTORY.

Some form of Air Sea Rescue existed in Italy when the Allied Forces arrived in the country. This was taken over by the R.A.F. and operated through the R.A.F. Aircraft Safety Centres in conjuction with similar R.A.F. units.

The Main Aim of the A.F.S.C. was to increase the efficiency of the Italian organisation to a point where they could take over the full responsibilities for this service from the R.A.F.

Efforts to bring this about consisted of:-

(1) Supply Specialist information to the I.A.N.

(2) Training of Italian personnel in R.A.F. methods at R.A.F. units and at the Aircraft Safety Centres.

(3) Visits ~~continually being made~~ to the Italian units ~~and suggestions and comments offered on the methods employed to overcome their difficulties.~~

(4) Provision of a constant supply of books and Pamphlets on Air Sea Rescue Subjects. equipment

(5) Close liaison with the appropriate I.A.N. department.

~~(6) Obtaining Equipment necessary for these duties.~~

The results have been ~~very~~ satisfactory ~~in relation to the organisation of the Italian Air Sea Rescue Service and its operational efficiency~~, but great difficulty has been experienced in obtaining the equipment necessary ~~to enable it to function.~~ generally

~~It was~~ hoped to obtain 14 High Speed Rescue launches but at the present moment only 5 have been made available from British sources. ~~It appears to be impossible to obtain more than 8 H.S.R.L's due to lack of this equipment in the R.A.F. and it is impossible to obtain the deficiency from Naval sources.~~ 3976 Without its complement of 14 launches the IRF cannot fulfil its international obligation to cover the tankers

The conditions of the Seaplanes employed is poor although great efforts and sacrifices are being made by the Italians to keep them serviceable especially at the main repair base at Taranto.

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

organisation to a point where they could take over the full responsibilities for this service from the R.A.F.

Efforts to bring this about consisted of:-

(1) Supply Specialist information to the I.A.A.

(2) Training of Italian personnel in R.A.F. methods at R.A.F. Units and at the Aircraft Safety Centres.

(3) Visits ~~continually being made~~ to the Italian units ~~and ... (illegible) ... advice offered on the methods to be employed to overcome their difficulties.~~

(4) Provision of a constant supply of books and Pamphlets on Air Sea Rescue Subjects. equipment

(5) Close liaison with the appropriate I.A.A. department.

~~(6) Obtaining Equipment necessary for these duties.~~

The results have been ~~very~~ satisfactory generally ~~in relation to the organisation of the Italian Air Sea Rescue Service and its operational efficiency~~, but great difficulty has been experienced in obtaining the equipment necessary ~~for training.~~

~~It was~~ to Rod hoped to obtain 12 High Speed Rescue launches but at the present moment only 6 have been made available from British sources. ~~it appears to be impossible to obtain more than 6 M.L.'s due to lack of this equipment in the R.A.F. and it is impossible to obtain the deficiency from Naval sources.~~ 3976 Without the complement of 12 launches the IAF cannot fulfil its international obligation to cover the entire

The conditions of the Seaplans employed is poor although great efforts are being made by the Italians to keep them serviceable especially at the main repair base at Taranto.

The spirit of the crews and staffs of the Aircraft Safety Services is high and they all fully realise the importance of the work they perform and the responsibilities attached.

AIR 327 (A.S.C.)

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

AIR SEA RESCUE PROGRESS.

February 1945

An inspection of Elmas and Augusta by Air-Vice-Marshal Bowen-Buscarlet and Wing Commander Clift was carried out, following which a conference was held in Malta and provisional arrangements were made for future Air Sea Rescue procedure in collaboration with WARWICK aircraft and British High Speed Launches working from Cagliari. All previous difficulties have now been overcome and the homing procedure with the loops fitted to Cant aircraft is now completed.

March 1945

Cooperation with Allied Air Sea Rescue craft was carried out with good results, and photographic reconnaissance in cooperation with the Royal Navy was also carried out in several occasions ~~during the month~~.

May 1945

In view of the large number of Allied personnel travelling in the I.A.F. Courier Service, H.Q. M.A.A.F. agreed to attach Flying Control and Air Sea Rescue Specialists Officers to A.F.S.C. to investigate, report and make suggestions with regard to aircraft safety in the I.A.F.

April to June 1945

Two aircraft safety officers were attached to the A.F.S.C. from H.Q. M.A.A.F. ~~from [illegible]~~. Their briefing instructions from A.F.S.C. were to investigate and report on the standard of safety in the Italian Air Force (Flying Control and Air Sea Rescue) and to take steps to ensure the establishment and maintenance of Allied standards in aircraft safety. Visits were made to airfields used by the I.A.F. in Rome area and also Seaplane Bases in S.E. and in N. Italy. ~~The interim report on Air Sea Rescue was made. The methods of Italian Air Sea Rescue and suggested improvements especial-~~

3974

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

come and the homing procedure with the loops fitted to Cant aircraft is now completed.

March 1945

Cooperation with Allied Air Sea Rescue craft was carried out with good results, and photographic reconnaissance in cooperation with the Royal Navy was also carried out in several occasions ~~during the month.~~

May 1945

In view of the large number of Allied personnel travelling in the I.A.F. Courier Service, H.Q. M.A.A.F. agreed to attach Flying Control and Air Sea Rescue Specialists Officers to A.F.S.C. to investigate, report and make suggestions with regard to aircraft safety in the I.A.F.

April to June 1945

Two aircraft safety officers were attached to the A.F.S.C. from H.Q. M.A.A.F. ~~from their formation~~. Their briefing instructions from A.F.S.C. were to investigate and report on the standard of safety in the Italian Air Force (Flying Control and Air Sea Rescue) and to take steps to ensure the establishment and maintenance of Allied standards in aircraft safety. Visits were made to airfields used by the I.A.F. in Rome area and also Seaplane Bases in S.E. and in N. Italy. ~~The interim report on Air Sea Rescue was made. The methods of Italian Air Sea Rescue and suggested improvements especially regarding navigation.~~

3974

July & August 1945.

~~During this month A new Seaplane Base at Pola of the Tre Forti was opened.~~ ~~The attachment was terminated of the two officers from Aircraft Safety, MED/ME.~~ As a result of their valuable attachment considerable improvement had been effected. ~~The responsibility for dealing with Italian aircraft Safety as touching Allied interests~~

for RAF officer from MEDME

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

~~was reverted to the Air Staff of A.F.S.C.~~

Sept to
January 1946. A new Air Sea Rescue Detachment was established at La Spezia for operating in the Gulf of Genoa under the operational direction of Aircraft Safety Centre, Northern Italy. In discussion with the Aircraft Safety Officer, Air H.Q. Italy, the suggestion was made that the I.A.F. should participate more fully in the Aircraft Safety Organisation in Italy with the probability of the I.A.F. taking over this duty completely when sufficient personnel had been trained. With this in mind, the Seaplane Base at Taranto and the C.A.V. (Centre Assistenza Volo) at Brindisi were inspected by the Air H.Q. Italy Aircraft SafetyOfficer. ~~After further discussion it was decided that exercises should be conducted by the Taranto Seaplanes in conjunction with the Brindisi C.A.V. to determine their efficiency when operating together.~~

February 1946. A meeting was held to establish a plan for future operations of the Aircraft Safety and Air Sea Rescue commitments in Italy by the Italian Air Force. A plan using the C.A.V.s as Safety Centres was agreed upon by the A.F.S.C. and the Aircraft Safety Officer, A.H.Q. Italy. ~~A future inspection by Air Headquarters of the sector established and of its efficiency in the Brindisi Area was going to be carried out and recommendations submitted to higher authority for approval.~~

March 1946. A detachment of 2 Cant 506 seaplanes of No. 288 Squadron was transferred to the Vigna di Valle base for Air Sea Rescue duties in the Tyrrhenian Sea area. The Brindisi Seaplane Base was opening a new a new air sea rescue operations room within the C.A.V. (Aircraft Safety Centre). This was being equipped with the necessary communications, charts ~~and furnishings.~~ The Italian Air Force ~~started furnishing the only~~ look over all duties A.S.R. ~~service available~~ in Italy, due to the folding up of all R.A.F. Air Sea Rescue Units. The Italian C.A.V's ~~were prepared to take~~ took many of over the ~~services of the~~ Allied

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

3472

more fully in the Aircraft Safety

of the I.A.F. taking over this duty completely when sufficient personnel had been trained. With this in mind, the Seaplane Base at Taranto and the C.S.V. (Centro Assistenza Volo) at Brindisi were inspected by the Air H.Q. Italy Aircraft Safety Officer. ~~After further discussion it was decided that exercises should be conducted by the Taranto Seaplanes in conjunction with the Brindisi C.A.V. to determine their efficiency when operating together.~~

February 1946. A meeting was held to establish a plan for future operations of the Aircraft Safety and Air Sea Rescue commitments in Italy by the Italian Air Force. A plan using the C.A.V.s as Safety Centres was agreed upon by the A.F.S.C. and the Aircraft Safety Officer, A.H.Q. Italy. ~~A future inspection by Air Headquarters of the naval sector established and of its efficiency in the Brindisi Area was going to be carried out and recommendations submitted to higher authority for approval.~~

March 1946. A detachment of 2 Cant 506 seaplanes of No. 288 Squadron was transferred to the Vigna di Valle base for Air Sea Rescue duties in the Tyrrhenian Sea area. The Brindisi Seaplane Base was opening a new a new air sea rescue operations room within the C.A.V. (Aircraft Safety Centre). This was being equipped with the necessary communications, charts ~~and furnishings~~. The Italian Air Force ~~started furnishing the~~ look over all Air Sea Rescue services available in Italy, due to the folding up of all R.A.F. Air Sea Rescue Units. The Italian C.A.V's ~~were prepared to take~~ took over the functions of the Allied aircraft safety centres. ~~In this respect Rome and Brindisi C.A.V's would have started becoming operational during the following month, with the Rome C.A.V. earmarked as the controlling C.A.V. for the Italian and Allied aircraft safety service. Provision was made for the handing over to the I.A.F. of a skeleton of private wire communications for operational circuits between the C.A.Vis and Rome. The I.A.F. was arranging for W/T watches to be kept at Rome and the C.A.Vis to provide for air/ground~~

3072

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

~~communications for A.S.R. aircraft under Italian control. Previously a watch would have probably been kept on the MF/DF distress frequency. It was proposed to secure communications between the Naval stations~~ guarding the international distress frequency 500 kc/s, and the aircraft safety centres North and South Italy. Permission had also ~~been requested for the C.A.V. Rome to join the C/S network.~~

April 1946. An A.S.R. Seaplane Detachment at Vigna di Valle was opened. During the month the CAVs at Rome and Brindisi took over Aircraft Safet Duties in Southern Italy from the R.A.F. ~~The change-over appeared to be satisfactorily, but landline difficulties were still being experienced between the central CAV at Rome and the subsidiaries at Bologna and Brindisi. This trouble was caused by the Italian W/T point to point system.~~

May 1946. An Aircraft Safety Centre (C.A.V.) was opened at Linate Airfield, Milan. A separate operations room for Air Sea Rescue had been set up in the Airport Control Tower. At this stage Air Sea Rescue in Italy ~~was~~ came entirely under Italian Control.

June 1946. Four CAVs at Rome, Brindisi, Milan and Venice ~~were~~ are now completely operational. Elmas and Catania were being prepared. Fighter planes and to be provided at 30 mns notice by Milan, Rome, Lecce. ~~one Air Sea Rescue duties being chiefly Land Searches.~~ Visits were paid by A.F.S.C. and I.A.W. to ~~RAF HSL Base at Ischia. The Italian crew trained it was proposed to loan the HSL to the Italians pending Financial agreement.~~

July 1946. During this month the first of the Italian crews arrived to take over the High Speed Launches at Ischia and six boats were ready to be taken over from the R.A.F.

August During the month a new Italian Aircraft Safety Centre was opened at

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017
3970

April 1946. An A.S.R. Seaplane Detachment at Vigna di Valle was opened.

During the month the CAVs at Rome and Brindisi took over Aircraft Safet ~~S~~uties in Southern Italy from the R.A.F. ~~The change-over appeared to be satisfactorily, but landline difficulties were still being experiences between the central CAV at Rome and the subsidiaries at Bologna and Brindisi. This trouble was caused by the Italian R/T point to point system.~~

May 1946. An Aircraft Safety Centre (C.A.V.) was opened at Linate Airfield, Milan. A separate operations room for Air Sea Rescue had been set up in the Airport Control Tower. At this stage Air Sea Rescue in Italy ~~was~~ came entirely under Italian Control.

June 1946. Four CAVs at Rome, Brindisi, Milan and Venice ~~were~~ are now completely operational. Elmas and Catania were being prepared. Fighter planes are to be provided at 30 mns notice by Milan, Rome, Lecce, ~~and Air Sea Rescue duties being chiefly Land Searches~~. Visits were paid by A.F.S.C. and Italy to ~~RAF HSL Base at Ischia~~. ~~The Italian crew trained as it was proposed to lease the HSL to the Italians pending financial agreement.~~

3970

July 1946. During this month the first of the Italian crews arrived to take over the High Speed Launches at Ischia and six boats were ready to be taken over from the R.A.F.

August 1946. During the month a new Italian Aircraft Safety Centre was opened at Elmas ~~and operating successfully~~.

September 1946. ~~Five launches were handed over to the Italians and at Taranto for refuelling~~. Mountain Rescue Service was in the hand of Milan and Venice CCRS. A complete list of all places in the Alps where a competent Search Party under local professional

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

guides could be formed had been made. In case of necessity it was the responsibility of Milan and Venice Aircraft Safety Centres to give full information to a local representative of the Alpinist Association or the Carabinieri either or whom could ~~have~~ arranged a rescue party.

October 1946. Nineteen A.S.R. exercises were carried out during the month by the seaplane detachments with varying results. ~~Great difficulty was encountered due to poor air to ground communications and to poor operating technique.~~ The five Aircraft Safety Centres were continuing to give good service in overdue action.

November 1946. The crash of the American Dakota in the Swiss Alps, helped to show the difficulties in this type of rescue and the need of good equipment. The Italian Aircraft Safety Centre at Milan proved its worth and contributed valuable assistance in the rescue. The I.A.F. gave air assistance by dropping supplies and guiding some of the rescue parties. Some Italian Military Parachutists volunteered to be dropped at the scene of the forced landing but their services although accepted were not eventually required.

December 1946. A separate department was formed in the Italian Air Ministry to be directly responsible for Air Sea Rescue and Flying Control. ~~The efficiency of the organisation had to be greatly increased.~~

3968

January 1947. The Seaplane Wing at Taranto was visited by the A.S. of the A.F.S.C. The crews are very keen on Air Sea Rescue work and realise that they are now performing a useful international duty around the coast of Italy. The position with regard to High Speed Launches is difficult. There are fourteen crews at Taranto who are fully trained in theoretical and technical aspect of their work. They are waiting now for an opportunity to go to sea, but so far no launches are available.

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

The five Aircraft Safety Centres were continuing to give good service in overseas action.

November 1946. The crash of the American Dakota in the Swiss Alps, helped to show the difficulties in this type of rescue and the need of good equipment. The Italian Aircraft Safety Centre at Milan proved its worth and contributed valuable assistance in the rescue. The I.A.F. gave air assistance by dropping supplies and guiding some of the rescue parties. Some Italian Military Parachutists volunteered to be dropped at the scene of the forced landing but their services although accepted were not eventually required.

December 1946. A separate department was formed in the Italian Air Ministry to be directly responsible for Air Sea rescue and Flying Control. ~~The efficiency of the organisation had to be greatly increased.~~

3968

January 1947. The Seaplane Wing at Taranto was visited by the A.S. of the A.F.S.C. The crews are very keen on Air Sea Rescue work and realise that they are now performing a useful international duty around the coast of Italy. The position with regard to High Speed Launches is difficult. There are fourteen crews at Taranto who are fully trained in theoretical and technical aspect of their work. They are waiting now for an opportunity to go to sea, but so far no launches are available.

~~February 1947. Two High Speed launches were under repair at the repair base at Taranto & it is expected that they will be stationed at Bari when complete.~~

~~S. BOULT. F/O.~~
~~Air Ill. (A.S.C.)~~

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

0 3 3 21

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND # 785017

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Cant ...lla, li 8 Aprile 1947

(54)

Prot.N°. 2446 ..... D.1 M/CP

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE-AERON.MILIT.

I° Reparto

- R O M A -

ALL'ITALIAN MILITARY

Affairs Section A.F.S.S.

- R O M A -

O G G E T T O: Missione reale di soccorso del 12/3/47.-

A seguito del foglio 2228/D1M ed a completamento della pratica in oggetto, si trasmette n° 1 copia della relazione del C.C.R.S. di Milano sulla missione reale di soccorso al piroscafo Americano "Exanthia", effettuata il giorno 12/3/47 dall'idro Cant.Z 506 A S H L

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

3967

0383

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

FONOGRAMMA

(549

12 Marzo 1947 (ore 14,35)

DA IDROSOCCORSO - CAGLIARE

AD AEROSOCCORSO - MILANO -

IDROSOCCORSO CAGLIARE 1435/./ UNA NAVE TROVASI IN PERICOLO NELLA ZONA DELIMITATA DAI PUNTI/:/ ISOLE CAPRAIA - PIANOSA - ELBA /./ AMMIRAGLIO LUSSANO CHIEDE INTERVENTO DI UN AEREO DI SOCCORSO /./

CAPITANO DAL CARROBBO

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO

3965

Mod. I. O. S.

SERVIZIO DI SOCCORSO

COPIA

(Sub)

Modulo informazioni per operazioni di soccorso N.

A Questo modulo viene emesso da (*) **Sezione Idrosoccorso di Cadimare**

(*) Centro Soccorso — Reparto Aerei Soccorso — Unità Marittima Soccorso.

B Ora — Provenienza e testo della segnalazione IDROBASE CADIMARE e per conoscenza CENTRALE SC DI ROMA
AEROSOCCORSO MILANO 1440/./ UN IDROSOCCORSO DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RECARSI NELLA . DELIMITATA DALLE ISOLE CAPRAIA - PIANOSA - ELBA /./ SIA EFFETTUATA RICERCA DI UNA NAV. IN PERICOLO NAVIGAZIONE /./ NOMINATIVO DELL'AEREO ASRL /./ COLLEGAMENTO R.T. CON ILY SU 6500 KC/S /./ Capitano MERLI

C

Velivolo disperso - Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora

E Indicazioni circa la zona di ricerca

3964

F Informazioni varie

DATI RELATIVI ALL'AEROPLANO DI SOCCORSO

G

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire
Cant. Z.	145ª Squa.	AERI		15,30	15,45	Cadimare ore 15,05	Buona Ricerca

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

C

Velivolo disperso - Tipo	Nominativo	Radio e aiuti di cui dispone	Altre informazioni

D

Ultima posizione nota del disperso	Altezza di volo	Rotta	Velocità	Ora

E Indicazioni circa la zona di ricerca

3964

F Informazioni varie

DATI RELATIVI ALL'AEROPLANO DI SOCCORSO

G

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire
Cant. Z. 506	149ª Squa.	AGRL		15,50	15,45	Cadimare ore 15,05	Buona Ricerca pirosca[illegible]

DATI RELATIVI AI MEZZI DI SUPERFICIE DI RICERCA

H

Tipo	Reparto di appartenenza	Nominativo R. T.	Nominativo Radiofonico	Posizione da raggiungere: Ora stimata di arrivo	Posizione da raggiungere: Ora effettiva di arrivo	Luogo ed ora di partenza	Visibilità e tipo di ricerca da eseguire

NOTA — I comma da **A** a **F** saranno riempiti con i dati forniti dall'Ufficiale di servizio del Centro Soccorso.
I comma **G** e **H** saranno completati con i dati forniti dai reparti aerei e marittimi di Soccorso.

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

I Condizioni meteorologiche nella zona di ricerca (da compilare a cura dei mezzi di ricerca e soccorso):

Mare **mosso - onda lunga** Vento **WSW 10 km/h** Onda **lunga**

Visibilità **buona** Altezza base nubi **- sereno**

Note **Nella prima metà del percorso leggera foschia - Vento da WSW 40 km/h; nella seconda metà condizioni del mare e della visibilità migliorate.**
Al rientro stesse condizioni ad eccezione della zona vicina alla costa del Golfo di Spezia ove si erano formati banchi di nebbia.

K Ora della ricezione dell'ordine di partenza ed Ente che lo ha emanato (a cura del Reparto Aerei Soccorso ed Unità Marittime di Soccorso) 14,40 **dal Centro Soccorso di Linate**

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati
Il collegamento su 6500 kc/s ha avuto esito favorevole.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo

Il volo si è svolto regolarmente.- Percorso effettuato: **Cadimare - Punta delle Serre (Elba) -** punto 42°35' Nord 10°17' Est - zona tra tale punto e costa sud orientale **Elba. Rientro sulla stessa rotta di cui sopra.**

N Osservazioni

Anche in questa occasione il Comando Idrobase di Cadimare non ha trascritto integralmente l'ordine di operazione passato da questo C.O.S.S.-
Si prega la Direzione del Servizio Ricerca e Soccorso di richiamare nuovamente il suddetto Comando di La Spezia per una maggiore precisione al riguardo.

O Varie

declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNO No. 785017

L Osservazioni sulle comunicazioni, se soddisfacenti o no; inconvenienti rilevati

Il collegamento su 6500 kc/s ha avuto esito favorevole.

M Relazione del Comandante del velivolo o del motoscafo

Il volo si è svolto regolarmente.- Percorso effettuato: Cadimare - Punta delle Serre (Elba) - punto 42°35' Nord 10°17' Est - zona tra tale punto e costa sud orientale Elba. Rientro sulla stessa rotta di cui sopra.

N Osservazioni

Anche in questa occasione il Comando Idrobase di Cadimare non ha trascritto integralmente l'ordine di operazione passato da questo C.C.R.S.- Si prega la Direzione del Servizio Ricerca e Soccorso di richiamare nuovamente il suddetto Comando di La Spezia per una maggiore precisione al riguardo.

O Varie

FIRMA (1) F/to Capitano Pilota CANEVARI Vittorio

(1) Padrone del Motoscafo.
Comandante del Velivolo.
Ufficiale di Servizio del Centro.

IL CAPO C.C.R.S. DI ARMANO
Ten. Col. Pil. Ausil.
Comandante del Centro Soccorso
oppure
Magg. Comand. Reparto Velivoli o Motoscafi di Soccorso

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomeccanico - 6-1948 (120-C - 40 bl. da 50)

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

MOD. R.

SERVIZIO SOCCORSO

COPIA

Rapporto di volo del velivolo di soccorso

Nominativo r. t. ASEL *Tipo del velivolo* Cant.Z.506 *Matricola* L.18

Velocità crociera 240 Km/h *(mg. o Km.). Ora di partenza* 15,05

Posizione zona inizio ricerche tra isole Capraia - Gianosa - Elba

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 15,30 *Ora effettiva di arrivo* 15,45

Lasciata la zona di ricerca ore. 17,25 *Autonomia del velivolo ore* 5

Ore	Posizione stimata o data dai rilevamenti R D G		Qualità dei rilevamenti (buono-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di se del Centro Socc e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
15,45	42°35'	10°17'	--	--	240 km		
17,50	43°50'	09°55'	--	--	235 "		

3962

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNB1 No. 785217

Ora stimata di arrivo nella zona di ricerca 15,20 *Ora effettiva di arrivo* 15,45

Lasciata la zona di ricerca ore 17,25 *Autonomia del velivolo ore* 5

Ore	Posizione stimata e data dai rilevamenti RDG		Qualità dei rilevamenti (buono-mediocre)	Rotta vera seguita durante rilevamenti	Velocità vera miglia o Km.	Note del Comandante del velivolo	Osservazioni dell'ufficiale di s/ del Centro Socc e Sigla
	Latitudine N	Longitudine E					
15,45	42°35'	10°17'	--	--	240 km		
17,50	43°50'	09°55'	--	--	239 "		

3962

Firma del Comandante del velivolo

F/to Capitano Pil. CANZIAN V.

NOTA – Questo modulo sarà trasmesso dal Comando Reparto Velivoli Soccorso al Centro Soccorso insieme col Mod. I. 11-S al termine di ogni operazione od esercitazione.

Uff. dell'Aeron. - Stab. Tipografico - 12.1966 - (143 C - 1000)

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

AERONAUTICA MILITARE

AEROPORTO MARITTIMO (LA SPEZIA)

UFFICIO COMANDO

(Sua)

RELAZIONE SULLA MISSIONE DI RICERCA E SOCCORSO SVOLTASI IL GIORNO 12 MARZO 1947 TRA IL C.C.R.S. DI LINATE E L'IDRO CNAT E.506 "ASRL"

=.=.=.=.=.=.=

Ore 1340 - Ordine di operazione del giorno 12/3/47 di cui al fono 1440 di questo C.C.R.S.
" 1505 - ASRL decolla
" 12 - ASRL da ILY - K
" 12 - ILY da ASRL - Mi sentite?
" 13 - ASRL da ILY - Vi sento con intensità di 3/5 - K
" 14 - ILY da ASRL - Io vi sento bene - sono partito da Spezia alle 1505 diretto a Capo Serre (Elba)
" 16 - ASRL da ILY - Ricevuto OK - restate in ascolto su di me
" 30 - " " " - Nota - comunicate ora arrivo zona ricerca e subito dopo condizioni metereologiche et stato mare
" 32 - ILY da ASRL - Ricevuto OK - confermo - restate in ascolto
" 50 - " " " - Attenzione - Nota - Arrivo zona ricerche alle 1550 - Visibilità 15 km. vento da WSW 40 Km/h - Mare mosso -
" 52 - ASRL da ILY - Ricevuto
" 53 - " " " - Attenzione - Nota - Tipo nave sinistrata trasporto medio tonnellaggio - Ai ore 1430 equipaggio abbandonata nave et trovasi a 6 miglia Est Pianosa - Dirigete subito su tale punto. Capitano Merli
" 56 - ILY da ASRL - Ripetete nota
" 58 - ASRL da ILY - Si ripete la nota di cui sopra
" 59 - ILY da ASRL - Ricevuto OK - Fate ascolto su di me
" 1611 - " " " - Attenzione - Ore 1555 posizione piroscafo 42°35'Nord 10°17' Est piroscafo abbandato di 40° a sinistra rimorchiato rotta 45° da 4 pescherecci alt ritengo piroscafo ancora buone condizioni galleggiabilità alt stanno dirigendo sulla zona altri pescherecci da Portolongone alt rimorchio procede velocità un miglio circa alt Mare mosso vento da WSW 10 km. alt
" 1625 - ASRL da ILY - Ricevuto OK
" 33 - ILY da ASRL - Il piroscafo è l'Exanthia della American Export Lines alt rimorchio est ora seguito da 7 pescherecci alt Domando istruzioni alt Mare mosso Vento da WSW 10 [illegible] visibilità buona
" 39 - ASRL da ILY - Ricevuto OK
" 48 - " " IKC - QTC DD F
" 49 - ILY da IKC - QTC SVE (manca la stazione trasmittente)
" 49 - ASRL da IKC - Attenzione - 1649 servizio corso Roma /./ Lanciato messaggi at motopescherecci segnalando che debbono rimorchiare piroscafo facendo 3 miglia per rotta 315° poi accostate sulla dritta Rv.31° percorrendo 4,2 miglia /./ Segnalare attenzione per campo sino /./ Colonnello Del Monte
" 52 - IKC da ASRL - Sono stato disturbato - Ripetete la nota
" 58 - ASRL da IKC - Annullate la nota 1649 - confermate

3961

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

" 1505 - ASRL decolla
" 12 - ASRL da ILY - K
" 12 - ILY da ASRL - Mi sentite?
" 13 - ASRL da ILY - Vi sento con intensità di 3/5 - K
" 14 - ILY da ASRL - Io vi sento bene - sono partito da Spezia alle 1505 diretto a Capo Serre (alca)
" 16 - ASRL da ILY - Ricevuto OK - restate in ascolto su di me
" 30 - " " " - Nota - comunicate ora arrivo zona ricerca e subito dopo condizioni metereologiche et stato mare
" 32 - ILY da ASRL - Ricevuto OK - confermo - restate in ascolto
" 50 - " " " - Attenzione - Nota - Arrivo zona ricerche alle 1550 - Visibilità 15 km. vento da NNW 40 Km/h - Mare mosso -
" 52 - ASRL da ILY - Ricevuto
" 53 - " " " - Attenzione - Nota - Tipo nave sinistrata trasporto medio tonnellaggio - Ai ore 1430 equipaggio abbandonata nave et trovasi a 6 miglia Est Pianosa - Dirigete subito su tale punto. Capitano Berlì
" 56 - ILY da ASRL - Ripetete nota
" 58 - ASRL da ILY - Si ripete la nota di cui sopra
" 59 - ILY da ASRL - Ricevuto OK - Fate ascolto su di me
" 1611 - " " " - Attenzione - Ore 1555 posizione piroscafo 42°35'Nord 10°17' Est piroscafo sbandato di 40° a sinistra rimorchiato rotta 45° da 4 pescherecci alt ritengo piroscafo ancora buona condizioni galleggiabilità alt stiamo dirigendo sulla zona altri pescherecci da Portolongone alt rimorchio procede velocità un miglio circa alt Mare mosso vento da WSW 10 km. alt
" 1625 - ASRL da ILY - Ricevuto OK
" 33 - ILY da ASRL - Il piroscafo è l'Acanthia della American Export Lines alt rimorchio est ora seguito da 7 pescherecci alt Domando istruzioni alt Mare mosso Vento da WSW 10 [illegible] Visibilità buona
" 39 - ASRL da ILY - Ricevuto OK
" 48 - " " IKO - QTC BD K
" 49 - ILY da IKO - QTC SVH (manca la stazione trasmittente)
" 49 - ASRL da IKO - Attenzione - 1649 aerosoccorso Roma /./ Lanciato messaggi ai motopescherecci segnalando che debbono rimorchiare piroscafo facendo 3 miglia per rotta 315° poi accostate sulla dritta Rv.31° percorrendo 4,2 miglia /./ Segnalare attenzione per campo mine /./ Colonnello Del Monte
" 55 - IKO da ASRL - Sono stato disturbato - Ripetete la nota
" 58 - ASRL da IKO - Annullate la nota 1649 - confermate
" 59 - IKO da ASRL - Ricevuto - Confermo ci annullo
" 1700 - ILY da ASRL - Atterrione - Rientriamo a Spezia alle 1725
" 03 - ASRL da ILY - Ricevuto - Mantenetevi sulla zona fino alle ore 1725 e comunicate con ILY
" 06 - ILY da ASRL - Ricevuto OK - confermo

3416

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

Ore 1713 - ASRL da ILY - Avete notizie personale piroscafo sinistrato?
" 14 - ILY da ASRL - Ricevuto - Piroscafo est abbandonato da personale che ritengo sia su natanti rimorchianti
" 27 - " " " - Rientro a Spezia
" 27 - ASRL da ILY - Si formisce il QAH di Spezia - Nota - Rientrato a IMH alle ore 1820
" 28 - ILY da ASRL - Confermo - Ora sono le 1720
" 30 - ASRL da ILY - Ricevuto confermo rientrato alle 1820
" 30 - ILY da ASRL - Ricevuto
" 38 - ILY da ASRL - Nota - Ore 1725 la mia posizione piroscafo Exanthia è 42°37'Nord 10°16' Est galleggiamento piroscafo est costante - Ricerchio procede regolare - Conto di arrivare a Spezia alle 1805
" 56 - ILY da ASRL - La mia posizione è 43°50'Nord 09°55' Est
" 57 - ASRL da ILY - Ricevuto OK
" 1803 - ILY da ASRL - Ammaro a Spezia - Chido stazione VA
" 1808 - ASRL da ILY - Ricevuto VA
" 13 - ILY da IKO - Ecco quello che ha trasmesso IMH, ASRL ha ammarato alle 1810
" 13 - IKO da ILY - Ricevuto OK - VA

IL MARCONISTA

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

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

CENTRO SOCCORSO

AEROPORTO [illegible] (Milano)

UFFICIO COMANDO

MISSIONE DI RICERCA E SOCCORSO SVOLTASI IL GIORNO 12 MARZO 1947

OSSERVAZIONI DEL CAPO C.C.R.S.
DI MILANO

1°) - COLLEGAMENTI R.T.: Ottimo il collegamento su 6500 Kc/s. anche se a volte la zona è stata un poco disturbata da stazioni francesi ed inglesi.
Il funzionamento degli apparati di terra e di bordo è stato soddisfacente.
Si è notato pure un buon affiatamento fra l'equipaggio ed il Comando a terra che, sulla base delle notizie attinte dal Comando Marina di La Spezia mentre l'aereo era già in volo, ha potuto indirizzare con la massima precisione l'idrosoccorso sul luogo del sinistro.
Ottime le segnalazioni dell'aereo che hanno permesso una chiara e particolareggiata visione di come si stavano svolgendo le operazioni navali di soccorso.
Il Comando Marina di La Spezia ha potuto in tal modo organizzare anche nei dettagli le operazioni navali di cui sopra.
Questo Comando non ha ritenuto opportuno dover far eseguire dei rilevamenti radiogoniometrici in considerazione del fatto che la posizione del sinistro era tale da permettere da parte del personale dell'aereo, l'esatta determinazione del punto a mezzo di località ben definite.

2°) - CONSIDERAZIONI GENERALI: Sarebbe opportuno che i Comandi Marina interessati, comunicassero ai rispettivi Centri Soccorso l'esito delle loro operazioni di salvataggio in modo da permettere al personale tutto che ha partecipato alle operazioni, di essere a conoscenza dell'esito finale delle operazioni stesse.
In più gli osservatori di Marina devono perdere l'abitudine di firmare i messaggi radio trasmessi in prima persona, poichè in tal modo si provoca il giusto risentimento del personale d'Aeronautica che viene scavalcato in quelle che sono le sue specifiche attribuzioni, come se tutte le operazioni aeree fossero opera del personale di Marina operante a bordo dei velivoli.

Linate-Milano, li 18 Marzo 1947

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. [illegible])

3959

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

From : Coordination Centre Research and Rescue
Linate Airport

To : Allied Subcommission Italy

Ref. : 49/RS

Date : 1st April 1947

(53)
(T)

REPORT ON THE FAULTS IN THE SERVICE BETWEEN 15TH AND 31ST MARCH

1) Rescue Mission carried out during the fortnight.

One was carried out on the 20th March following a request from the La Spezia "Comando Aereo" (Naval Command).

At 23.10 hours the following operational order was given to the Cadimare Seaplane Base:

"Seaplane Base Cadimare and for information Comiscolle Air Rescue,/ Milan Air Rescue 13° MIN./ Seaplane Cant. 2 SOC to take off immediately in search for the boat "Porto Tricase" as informed by La Spezia Maridipart/. Search to be made depending on visibility in a zig-zag fashion along the course,/ Shipping Channels South Elba, Pianosa, East Coast Corsica Maddalena. Communication with IIT on 3200 kcs. Call sign MCRD."

The plane took off at 23.30 hrs. since Lieutenant Capelier observer on duty at the La Spezia Maridipart, arrived at the airport at 23.10 hrs. At 24.2Ohrs the plane began the search, at 03.37hrs it arrived at La Maddalena Port from where it made another search over the area flown.

At 10.20hrs consequent on word from the Naval Command at La Spezia, the following note was sent to the [illegible]

3957

"The last Port touched by the vessel La Perla Stefano,/ therefore limit search to the La Maddalena-Santo Stefano course within the limits of your range./ Captain Merli.

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

REPORT ON THE FLYING IN THE SERVICE BETWEEN 15TH AND 31ST MARCH

1) Rescue Mission carried out during the fortnight.

One was carried out on the 25th March following a request from the La Spezia "Comando Marina" (Naval Command).

At 12,10 hours the following operational order was given to the Cagliare Seaplane Base:

"Seaplane base Cagliare and for information Comlocelia Air Rescue,./ Milak Air Rescue 13; MTB./ Seaplane Cant. Z 506 to take off immediately in search for two boat "Porto Tricase" as informed by La Spezia Maridpart./ Search to be made depending on visibility in a six-sec fashion along the course,/ shipping Channels South Elba, Pianosa, East Coast Corsica La-Maddalena. Communication with ILY on 7500 kcs. Call sign MTB."

The plane took off at 12,50 hrs. since Lieutenant Capelle observer on duty at the La Spezia Maridpart, arrived at the airport at 12,40 hrs. At 13,2Thrs the plane began the search. at 15,3There it arrived at La Maddalena Port from where it made another search over the area flown.

At 17,2Shrs consequent on word from the Naval Command at La Spezia, the following note was sent to the [illegible]

3957

"The last Port touched by the two-boat is Santo Stefano./ Therefore limit search to the La Maddalena-Santo Stefano/ Cape within the limits of your range./ Captain Levili.

At 17,45hrs. at 42°41' North and 10°10'E. the plane spotted mine. Immediate word of this was given to Maritat and the Litate C.A.T., which informed all the N.T Naval Centres in the zones.

At 18.30hrs. Cant Z 506 landed at La Spezia.

Result of search-Negative-Total flying hours-hrs 45 minutes-

A 737 15/1/47.
45/1/Air

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

From a communication received at 19,20hrs. from Le Stazie it was learned that the big unit entered Porto Santo Stefano due to bad weather on 26th March at 10,00hrs.

2) Passage training carried out during the furlough.

One carried out on 21st March last. by Baltimore CSMO along the following course:

Milan-Genoa-Turin (Artificial)-Piacenza-Milan.

In this exercise the following was noted:

a) Good contact on 3500 Kcs. although the transmitting apparatus on board did not function very well during the exercise.

b) Satisfactory contact on 333 Kcs. permitting use of radiogoniometer on short wave over Genoa and Piacenza. Slight delay in the first place caused by faulty transmitter.

Total flying hours: 2hrs. 00 m. - Operation successful.

3) Supplies and Material

Nothing regarding rescue material for the Baltimore lines; the same can be said for the high sea motorboats.

4) Personnel at the centre

Number sufficient and suitably trained.

5) Telephone communications

Same as in the preceding report.

6) W.T. Communications

Results on 3100 Kcs. and 333 Kcs. good. The radiogoniometer on the Lancaster short has not yet been used. The reason for this is to be found in the repairs to the control lines of the current.

3955

Considering the change of 350/2 for 120/kcs, we await accurate information.

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

c) Good contact on 5500 Kcs. although the transmitting apparatus on board did not function very well during the exercise.

b) Satisfactory contact on 833 Kcs. permitting use of radiogoniometer on short wave over Cuno and Pacenis. Slight delay in the first place caused by faulty transmitter.

Total flying hours: 2 hrs. 00 m. - Operation successful.

3) Supplies and material

Nothing regarding rescue material for the Baltimore planes: the same can be said for the high sea motorboats.

4) Personnel at the centre

Number sufficient and suitably trained.

5) Telephone communications

Same as in the preceding report.

6) W.T. Communications

Results on 5500 Kcs. and 333 Kcs. good. The radiogoniometer on the Ercsatz chart has not yet been used. The reason for this is to be found in the repairs to the control lines of the current.

3955

Concerning the change of 350/3 for 320/tick, we await concrete information.

MILAN S.C.N.S.

Translated by L.A.C. COURTNEY

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

CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSO
AEROPORTO LINATE (Milano)
UFFICIO COMANDO

Linate-Milano, 14 Aprile 1947

(53)

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE
M I L A N O

Protocollo n°..49/RS

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 31 Marzo 1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 26 c.m. su richiesta del Comando Marina di La Spezia.
Alle ore 10,10 è stato passato il seguente ordine di operazione all'Idrobase di Cadimare:
"IDROBASE CADIMARE o per conoscenza AEROSOCCORSO CENTOCELLE /./
AEROSOCCORSO MILANO 134/M1N/./ IDRO CANT.Z.506 DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RICERCA DISPERSI "PORTO PISANO" CHE SEGNALATO DA MARIDIPART LA SPEZIA /./ SIA EFFETTUATO RASTRELLO CONTATTI VISIVI E/O RADIO SEGUENTE PERCORSO /./ PORTE MARINE DI ALCATRAZZ NIDO ELBA - PIANOSA - COSTE ORIENTALI CORSICA - LA MADDALENA /./ COLLEGAMENTO CON IDT SU 6360 KC/S /./ NOMINATIVO ASEL /./ F/to Capitano MERLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 13,50 poichè il Ten.Vasc.Osa. CATEDER ufficiale osservatore di servizio presso il Maridipart di La Spezia, è giunto in aeroporto alle ore 12,40.- Alle ore 14,27 l'apparecchio iniziava le ricerche; alle ore 15,37 giungeva al porto di La Maddalena da dove iniziava il rastrello in senso inverso.
Alle ore 16,24 in seguito a notizie ricevute dal Comando Marina di La Spezia veniva passata la seguente nota all'ASEL:
"COMUNICASI CHE ULTIMO PORTO TOCCATO DAL RIMORCHIATORE DEL SANTO STEFANO /./ MILITARE QUESTO RIMORCHIO BOMBA MADDALENA - SANTO STEFANO considerando VOSTRA AUTONOMIA ET DUBALIBA' RIENTRO - F/to Capitano MERLI""

Alle ore 16,45 in 42°41' Nord e 10°10' Est l'aereo avvistava una mina alla deriva. Ne veniva data immediata comunicazione a Maristat ed alla CAT di Livorno che comunicavano la notizia a tutti i Centri R.S. di Marina della zona.
Alle ore 18,35, il Cant.Z.506 ammarava a La Spezia.
Esito ricerche: Negativo - Totale ore di volo: 4 h 45 m

Da una comunicazione ricevuta alle ore 10,30 da La Spezia, si è saputo che il rimorchiatore era rientrato a Porto Santo Stefano per cattivo tempo, il mattino del 26 Marzo stesso, alle ore 10,00.

2°) - ESERCITAZIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 21 Marzo u.s. con il Baltimore "OJMC", sul seguente percorso:
Milano - Como - Torino (Aeritalia) - Piacenza - Milano.
In tale esercitazione si è potuto constatare:

3954

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

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 31 Marzo 1947.

1°) - ESERCIZI DI SOCCORSO SVOLTI NELLA QUINDICINA: Una il giorno 25 c.m. su richiesta del Comando Marina di La Spezia.
Alle ore 13,10 è stato passato il seguente ordine di operazione all'Idrobase di Cadimare:
"IDROBASE CADIMARE e per conoscenza AEROSOCCORSO OLTREOCEANO ./.
AEROSOCCORSO MILANO 134/M42/./ ISEO DANT.S.306 DECOLLI TASSATIVAMENTE PER RICERCA HELORADIATORE "PORTO PRINCESS" COME SEGNALATO DA MARISTAFF LA SPEZIA /./ SIA RISPETTATO RASTRELLO COMPARTIMENTO VISIBILITA' AT CAVALLO SEGUENTE PERCORSO /:/ PORTO MARINE DI CIVITAVECCHIA SUD ELBA - PIANOSA - COSTE ORIENTALI CORSICA - LA MADDALENA /./ COLLEGAMENTO CON IAY SU 6500 KC/S /./ NOMINATIVO ASSEL /./'
F/to Capitano MERLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 13,30 poichè il Ten.Vasn.Osn. CATTANEO ufficiale osservatore di servizio presso il Maristaff di La Spezia, è giunto in aeroporto alle ore 13,40.- Alle ore 14,27 l'apparecchio iniziava le ricerche; alle ore 15,37 giungeva al Porto di La Maddalena da dove iniziava il rastrello in senso inverso.
Alle ore 16,2[illegible] in seguito a notizie ricevute dal Comando Marina di La Spezia veniva passata la seguente nota all'ASEL:
"COMUNICASI CHE ULTIMO NOSTO TOCCATO DAL RADIOGONIOMETRO MSF SANTO STEFANO /./ INVITASI QUINDI RICERCHE PORTA MADDALENA - SANTO STEFANO considerando VOSTRA AUTONOMIA ET LEGALITA' RIENTRO - F/to Capitano MERLI""

Alle ore 16,43 in 42°[illegible]' Nord e 10°10' Est l'aereo avvistava una mina alla deriva. Ne veniva data immediata comunicazione a Maristat ed alla CAY di Livorno che comunicavano la notizia a tutti i Centri R.T. di Marina della zona.
Alle ore 18,35, il Dant.S.306 ammarava a La Spezia.
Esito ricerche: Negativo - Totale ore di volo: 4h 45m

Da una comunicazione ricevuta alle ore 19,30 da La Spezia, si è saputo che il ricognitore era rientrato a Porto Santo Stefano per cattivo tempo, il mattino del 26 Marzo stesso, alle ore 10,00.

2°) - ESERCITAZIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 21 Marzo u.s. con il Baltimore "OJNO", sul seguente percorso: Milano - Como - Torino (Aeritalia) - Piacenza - Milano.
In tale esercitazione si è potuto constatare:
a) - ottimo collegamento su 6500 kc/s. anche se l'apparato trasmittente di bordo non ha funzionato egregiamente per tutta la durata del percorso;
b) - soddisfacente il collegamento su 333 kc/s. che ha permesso operazioni di radiogoniometria in code sulle su Como e su Piacenza. Sia lieve ritardo nella prima località accusato a causa di una errata sintonia del trasmettitore di bordo. Totale ore di volo: 2h 00m - Esito: Positivo

Declassified E.O. 12356, section 3.3/NND No. 785017

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla di nuovo per quanto riguarda l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore; così dicasi pure per i motoscafi d'altomare.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e convenientemente addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Vale quanto detto nella relazione precedente.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Buoni i risultati su 5500 km. e su 333 km.
Il radiogoniometro ad onde corte di Lecrate non è ancora entrato in funzione. La ragione di ciò è da ricercarsi nei lavori ai cavi di collegamento della corrente.
Circa il cambio delle 350/2 con le 320/ter, si è sempre in attesa di qualcosa di concreto.

IL CAPO C.S.R.S. DI MILANO
(Cap. [illegible])

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

From : Rescue Co-ordination Centre,
Linate (Milan) Airport,
Head Office.

(52)
(7)

To : A.F.S.C.

Date : 15th March, 1947.

Ref : 47/RS.

Subject : Report on the faults on the service from 28/2 to 14/3/47.

Rescue operations carried out during the fortnight: One operation was carried out on the 12/3/47 at the request of the Naval Ministry, Rome.

The information was received at 14.30 hrs; at 14.40 hrs the following operational order was transmitted to La Spezia:

"Seaplane base Cadimare and for information: Rescue Centre - Rome.- Air sea rescue Milan 1440/./ A rescue seaplane is to take off immediately and proceed to the area within the limits of the Islands of Capraia, Elba, Pianosa /./ A search is to be made for a vessel in distress /./ Call sign of aircraft AERL/./ W/T liaison with ILF on 6500 K/C /./ Captain Merli".

The aircraft took off at 15.05 hrs and proceeded to the above mentioned area which it reached at 15.50 hrs; at 15.53 the following message was transmitted to the aircraft. " The ship in distress is of medium tonnage /./ The crew having abandoned ship is 6 miles east of Pianosa /./ Proceed immediately to this spot /./ Captain Merli ".

At 16.11 hrs the aircraft transmitted following message: "At 15.55 hrs we sighted, at 42° 35' North and 10° 17' East, a vessel with a 40° list to the left towed by four fishing boats on route 45° /./ Vessel seems to be fairly seaworthy/./ Other fishing boats from Longone are approaching /./ We signal position of the vessel in distress and continue to fly to and from the approaching fishing boats and the vessel which is being towed /./ The speed of the towing is approx 1 mile per hour /./ Sea choppy, wind W-SW 10 Km/h Good visibility".

At 16.33 the rescue sea-plane transmitted the following message:
" The vessel is the XXANTHIA of the American export lines /./ The towing is not being carried out by seven fishing boats /./ We ask for further instructions /./. Sea choppy, wind W)SW 10 Km /h , Good visibility /./".

This Command immediately informed the Naval Arsenal of La Spezia that, on the strength og the messages received new rescue vessels should proceed from Portoferraio and Leghorn.

Considering the impossibility of a landing owing to the condition of the sea and seeing that the naval rescue surface craft have the situation under control we ordered the rescue-sea plane to stay in the area until 17.25 giving us any eventual information.

Information about the personnel of the distressed vessel was sent at 17.14 hrs when the aircraft reported that the vessel was abandoned by the crew and that the crew was picked up by the towing vessels.

At 17.38 on the return journey the aircraft transmitted the following message.

[illegible] hrs [illegible] position 42° 39' North 10° 16' East /./ The

Declassified A.O. 1226 Section 3.3/NND No. 785017

Subject : Report on the faults on the service from 28/2 to 14/3/47.

Rescue operations carried out during the fortnight: One operation was carried out on the 12/3/47 at the request of the Naval Ministry, Rome.

The information was received at 14.30 hrs; at 14.40 hrs the following operational order was transmitted to La Spezia:

"Seaplane base Cadimare and for information: Rescue Centre - Rome.- Air sea rescue Milan 1440/./ A rescue seaplane is to take off immediately and proceed to the area within the limits of the Islands of Capraia, Elba, Pianosa /./ A search is to be made for a vessel in distress /./ Call sign of aircraft ASNL/./ W/T liaison with ILY on 6500 K/C /./ Captain Merli".

The aircraft took off at 15.05 hrs and proceeded to the above mentioned area which it reached at 15.50 hrs; at 15.53 the following message was transmitted to the aircraft. " The ship in distress is of medium tonnage /.3 The crew having abandoned ship is 6 miles east of Pianosa /./ Proceed immediately to this spot /./ Captain Merli ".

At 16.11 hrs the aircraft transmitted following message: "At 15.55 hrs we sighted, at 42° 35' North and 10° 17' East, a vessel with a 40° list to the left towed by four fishing boats on route 45° /./ Vessel seems to be fairly seaworthy/./ Other fishing boats from Longone are approaching /./ We signal position of the vessel in distress and continue to fly to and from the approaching fishing boats and the vessel which is being towed /./ The speed of the towing is approx 4 mile per hour /./ Sea choppy, wind W-SW 10 Km/h Good visibility".

At 16.33 the rescue sea-plane transmitted the following message:
" The vessel is the EXANTHIA of the American export lines /./ The towing is not being carried out by seven fishing boats /./ We ask for further instructions /./. Sea choppy, wind W)SW 10 Km /h , Good visibility /./".

This Command immediately informed the Naval Arsenal of La Spezia that, on the strength og the messages received new rescue vessels should proceed from Portoferraio and Leghorn.

Considering the impossibility of a landing owing to the condition of the sea and seeing that the naval rescue surface craft have the situation under control we ordered the rescue-sea plane to stay in the area until 17.25 giving us any eventual information.

Information about the personnel of the distressed vessel was sent at 17.14 hrs when the aircraft reported that the vessel was abandoned by the crew and that the crew was picked up by the towing vessels.

At 17.38 on the return journey the aircraft transmitted the following message.

"17.25 hrs : EXANTHIA's position 42° 39' North 10° 16' East/./ The vessel remains seaworthy and the towing is going well".

At 18.10 hrs, the A.S.R.L. alighted at La Spezia at evening dusk.
Total flying hours - 3 hrs 05' - Mission Completed.

2. RESCUE TRAINING CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT. One operation carried out on the 1st March by Gant Z 506 1970 of Cadimare along the route: Cadimare - San Remo - Capraia - Gorgona - Cadimare. In this exercise, chiefly carried out by FD using the short wave service, the following observations were made.
a) Communications on 4791Kc, permitting DF communication in a short time and with exactitude the rescue plane being either over S.Remo or Capraia. The DF transmission on the Marconi short wave provided exact bearings (214° over S. Remo and 171° over Capraia) with slight error (3o) on the second point but for a very

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

short time. This error can be imputed to a fault in the radio apparatus on board and not to the land D.F.
Bologna during the first position of the airplane was employed with other planes and did not give bearings. During the second position it provided a bearing, wrong by 2°. Elmas (third
Elmas (third on short wave DF concerned with the exercise) did not reply to calls from the plane.
Total flying hours - 3 hours 50'. Position completed.
The Baltimores could not be employed in exercises due to the bad conditions of the Littorio field.
3.
3. Supplies and Materials : Nothing new regarding rescue equipment for Baltimores. No further word about the high seas motorboats to be assigned to La Spezia.

4. Personnel at the Centre.
Sufficient number and adequately trained.

5. Telephone Communications.
Interruption in the circuits were brief except the Pisa and Rome circuits: for the former work is in progress at the Pisa airport itself. The latter does not work well since it has been passed through the Air Ministry Exchange. Unless steps are taken to connect this circuit directly with Centocelle Rescue Directorate, or to make it function as it should, this Command will have to communicate with Rome by radio alone, with the eventual consequences of delay in communications.
The eventual mistakes and inconveniences caused by details in the said communications would fall chiefly on the Inspectorate of Telecommunications, which has not troubled to listen to the Soccorso (which is against the passage of the lines through the I.A.M. exchange) and on this Command which accepts no responsibility. Nothing has been done by the Directorate of Telecommunications of No 1 Z.A.T. for amplifying the Genoa, Tunisi and Venice lines.

6. W.T. Communications.
Good results on 6500 Kc and on 4784 Kc on DF. The English specialists have finished their work on DF transmitters on the Marsala short waves, which, except for a few repairs to the junction cables, functions very well.
Regarding the changing of the 358/2 with 320/ter we await concrete information.

A.730 15(a)(v) 48/1/AK

3951

translated by I.A.C. Dosi.

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

Linate-Milano, li 15 Marzo 1947

(52)

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA
MILITARE

M I L A N O

Protocollo n°. 47/RS

OGGETTO: Relazione sulla manchevolezza del servizio dal 28/2 al 14/3/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 12 c.m. su richiesta del Ministero Marina - Roma -.
La notizia è stata ricevuta alle ore 14,30; alle ore 14,40 è stato passato il seguente ordine di operazione a la Spezia:
""IDROBASE CAPRARA e per conoscenza: CENTRALE SOCCORSO - ROMA - AEROSOCCORSO MILANO 1440 /./ UN IDROSOCCORSO DECOLLI TEMPESTIVAMENTE PER RECARSI NELLA ZONA DELIMITATA DALLE ISOLE CAPRAIA - MESA - PIANOSA /./ SIA EFFETTUATA RICERCA DI UNA NAVE IN PERICOLO NAVIGAZIONE /./ NOMINATIVO AEREO ASEL /./ COLLEGAMENTO R.T. CON ELI SU 6500 KC /./ CAPITANO MERLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 15,05, si è portato nella zona prefissata che ha raggiunto alle ore 15,50; alle ore 15,55 è stata passata la seguente nota all'idrosoccorso:
""UNA NAVE SINISTRATA TRASPORTO MERCI TORPEDINAMENTO /./ AT ORE 1230 EQUIPAGGIO ABBANDONATA NAVE TROVAVASI 6 MIGLIA EST PIANOSA /./ DIRIGERE SUBITO SU TALE PUNTO /./ CAPITANO MERLI""

Alle ore 16,11 l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:
""AT ORE 15,55 AVVISTIAMO IN 42°35' NORD ED 10°17' EST UN PIROSCAFO STANDATO DI 40° A SINISTRA RILEVIAMO ROTTA 45° IX QUATTRO PESCHERECCI ALT RITENIAMO PIROSCAFO ANCORA BUONE CONDIZIONI GALLEGGIABILITA' ALT SUANTO DIRIGENDO SU ZONA ALTRI PESCHERECCI DA PORTO LONGONE ALT SEGNALIAMO PUNTO NAVE SINISTRATA PASSANDO SPOLA TRA NUOVI PESCHERECCI ET ZONA NAVE A RIMORCHIO ALT RIMORCHIO PROCEDE VELOCITA' CIRCA IX MIGLIO ALT MARE MOSSO VENTO W-SW KM.10 ""

Alle ore 16,33 l'idrosoccorso lanciava il seguente messaggio:
""PIROSCAFO EST ATLANTIA DELL'AMERICAN EXPORT LINES ALT RIMORCHIO EST ORA ESEGUITO DA SETTE PESCHERECCI ALT DOMANDIAMO ISTRUZIONI ALT MARE MOSSO VENTO W-SW 10 KM/h VISIBILITA' BUONA ""

3950

Questo Comando provvedeva ad informare immediatamente il Comando Marina di La Spezia che sulla scorta delle notizie fornite organizzava altri soccorsi in Portoferraio e Livorno.
In considerazione dell'impossibilità di un avvistamento, date le condizioni del mare e della constatazione dei soccorsi marittimi ormai a buon punto, veniva passato l'ordine all'idrosoccorso di rimanere in zona sino alle ore 17,30 segnalando le eventuali novità.
Notizie sul personale della nave incidentata venivano passate alle ore 17,14

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

OGGETTO: Relazione sulla manchevolezza del servizio dal 28/2 al 14/3/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA GIORNATA: Una il giorno 12 c.m. su richiesta del Ministero Marina - Roma -.
La notizia è stata ricevuta alle ore 14,30; alle ore 14.40 è stato passato il seguente ordine di operazione a la Spezia:
""IDROSOCCORSO CAPRAIA e per conoscenza: CENTRALE SOCCORSO - ROMA - AEROSOCCORSO MILANO 1440 /./ UN IDROSOCCORSO DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RECARSI NELLA ZONA DELIMITATA DALLE ISOLE CAPRAIA - ELBA - PIANOSA /./ ALLA SPERITUATA RICERCA DI UNA NAVE IN PERICOLO NAVEMAILCOM /./ NOMINATIVO AEREO ASRI /./ COLLEGAMENTO R.T. CON ILI SU 6500 KC /./ CAPITANO MERLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 15,05, si è portato nella zona prefissata che la raggiunto alle ore 15,50; alle ore 15,53 è stata passata la seguente nota all'idrosoccorso:
""TIPO NAVE SINISTRATA TRASPORTO MEDIO TONNELLAGGIO /./ AT ORE 1230 EQUIPAGGIO ABBANDONATA NAVE TROVAVASI 6 MIGLIA EST PIANOSA /./ DIRIGENTE SUL POSTO /./ CAPITANO MERLI""

Alle ore 16,11 l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:
""AT ORE 15,55 SEVIGLIANO TE 42°35' NORD ET 10°17' EST UN PIROSCAFO SBANDATO DI 40° A SINISTRA RIMORCHIATO ROTTA 45° DA QUATTRO PESCHERECCI ALT RITENGLANO PIROSCAFO ANCORA BUONE CONDIZIONI GALLEGGIABILITA' ALT STANNO DIRIGENDO SU ZONA ALTRI PESCHERECCI DA PORTO LONGONE ALT SEGNALIAMO INOLTRE NAVE SINISTRATA FACENDO SCOLA TRA NUOVI PESCHERECCI ET ZONA NAVE A RIMORCHIO ALT RIMORCHIO PROCEDE VELOCITA' CIRCA UN NODO ALT MARE MOSSO VENTO W-SW KM.10 ""

Alle ore 16,33 l'idrosoccorso lasciava il seguente messaggio:
""PIROSCAFO EST EXANTHIA DELL'AMERICAN EXPORT LINES ALT RIMORCHIO EST ORA EFFETTUATO DA SETTE PESCHERECCI ALT DOMANDIAMO ISTRUZIONI ALT MARE MOSSO VENTO W-SW 10 KM/h VISIBILITA' BUONA ""

3950

Questo Comando provvedeva ad informare immediatamente il Comando Marina di La Spezia che sulla scorta delle notizie fornite organizzava altri soccorsi da Portoferraio e Livorno.
In considerazione dell'impossibilità di un ammaraggio, date le condizioni del mare e della constatazione dei soccorsi marittimi ormai a buon punto, veniva passato l'ordine all'idrosoccorso di rimanere in zona sino alle ore 17,25 segnalando le eventuali novità.
Notizie sul personale della nave incidentata venivano passate alle ore 17,14 quando l'aereo trasmetteva che il piroscafo era stato abbandonato dal personale che era stato raccolto dai natanti del rimorchio.
Alle ore 17,38 sulla via del ritorno, l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:

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

""ORE 17,25 POSIZIONE EXANTHIA 42°39'NORD 10°15'EST ALT GALLEGGIAMENTO PIRO-SCAFO EST COSTANTE RILEVO NIENTE PROCEDE REGOLARE """

Alle ore 18,10 l'ASRL ammarava a La Spezia alle ultime luci.
Totale ore di volo: 3h 05' - Esito positivo.

2°) - ESERCITAZIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 1° Marzo con il Cant.Z.506 "19JU" di Cadimare sul percorso: Cadimare - S.Remo - Capraia - Gorgona - Cadimare.
In tale esercitazione che vertiva particolarmente sulle prove radiogoniometriche con apparati ad onde corte, si è potuto constatare:
a) - ottimo il collegamento su 6500 Kc. che è stato stabilito esattamente cinque minuti dopo la partenza dell'aereo;
b) - ottimo il collegamento su 4781 Kc. che ha permesso di radiogoniometrare in breve tempo e con esattezza l'idrosoccorso sia su S.Remo che sulla Capraia.
Il radiogoniometro ad onde corte di Bessate ha fornito dei rilevamenti esatti (214° su S.Remo e 171° sulla Capraia) con una lieve incertezza (errore di 3°) sul secondo punto e per un brevissimo tempo. Tale errore però è da imputarsi ad un affievolimento della nota dell'apparato radio di bordo e non al radiogoniometro di terra.
Bologna, nella prima posizione dell'aereo era impegnata con altri velivoli e non ha passato rilevamenti. Nella seconda posizione ha fornito un rilevamento errato di 2°.
Elmas (terzo radiogoniometro ad onde corte interessato all'esercitazione) non ha risposto alle chiamate del velivolo.
Totale ore di volo : 3h 00' - Esito positivo .

I velivoli Baltimore non hanno potuto essere impiegati in esercitazioni a causa delle condizioni proibitive del capo di Linate.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.
Non si sa più nulla dei motoscafi d'altomare che dovevano essere assegnati a La Spezia.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e convenientemente addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni dei circuiti sono state brevi. Fanno eccezione quelli di Pisa e di Roma; per il primo sono in corso lavori presso l'Aeroporto di Pisa stessa.
Il secondo non funziona più a dovere da quando è stato fatto passare attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica.
Se non sarà provveduto a riallacciare direttamente tale circuito con la Direzione del Soccorso di Centocelle, e se non verranno presi provvedimenti atti a far funzionare come si deve tale circuito, questo Comando si vedrà costretto a comunicare con Roma solo tramite radio, con le relative conseguenze sulla tempestività delle comunicazioni.
Gli eventuali disguidi ed inconvenienti causati da ritardi in dette comunicazioni ricadranno esclusivamente sull'Ispettorato Telecomunicazioni che

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

Marzo con il Cant.Z.506 "19JU" di Cadimare sul percorso: Cadimare - S.Remo - Capraia - Gorgona - Cadimare.
In tale esercitazione che vertiva particolarmente sulle prove radiogoniometriche con apparati ad onde corte, si è potuto constatare:
a) - ottimo il collegamento su 6500 Kc. che è stato stabilito esattamente cinque minuti dopo la partenza dell'Aereo;
b) - ottimo il collegamento su 4781 Kc. che ha permesso di radiogoniometrare in breve tempo e con esattezza l'idroscalo sia su S.Remo che sulla Capraia.
Il radiogoniometro ad onde corte di Bennate ha fornito dei rilevamenti esatti (214° su S.Remo e 171° sulla Capraia) con una lieve incertezza (errore di 3°) sul secondo punto e per un brevissimo tempo. Tale errore però è da imputarsi ad un affievolimento della nota dell'apparato radio di bordo e non al radiogoniometro di terra.
Bologna, nella prima posizione dell'Aereo era impegnata con altri velivoli e non ha passato rilevamenti. Nella seconda posizione ha fornito un rilevamento errato di 2°.
Elmas (terzo radiogoniometro ad onde corte interessato all'esercitazione) non ha risposto alla chiamata del velivolo.
Totale ore di volo : 3° 00' - Esito positivo .

I velivoli Baltimore non hanno potuto essere impiegati in esercitazioni a causa delle condizioni proibitive del campo di Limate.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.
Non si sa più nulla dei motoscafi d'altomare che dovevano essere assegnati a La Spezia.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e convenientemente addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni dei circuiti sono state brevi. Fanno eccezione quelli di Pisa e di Roma; per il primo sono in corso lavori presso l'Aeroporto di Pisa stessa.
Il secondo non funziona più a dovere da quando è stato fatto passare attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica.
Se non sarà provveduto a riallacciare direttamente tale circuito con la Direzione del Soccorso di Centocelle, o se non verranno presi provvedimenti atti a far funzionare come si deve tale circuito, questo Comando si vedrà costretto a comunicare con Roma solo tramite radio, con le relative conseguenze sulla tempestività delle comunicazioni.
Gli eventuali disguidi ed inconvenienti causati da ritardi in dette comunicazioni ricadranno esclusivamente sull'Ispettorato Telecomunicazioni che non ha voluto ascoltare gli interessati al Soccorso (tutti contrari al passaggio delle linee attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica) e sul quale questo Comando, fino da ora, scarica tutte le responsabilità.
Nulla è stato fatto dalla Direzione delle Telecommunicazioni della I^Z.A.T. per l'amplificazione delle linee di Genova, Torino e Venezia.

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

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Buoni i risultati su 5500 Ke. e su 4781/Ke. in radiogoniometria.
Gli specialisti inglesi hanno completato il lavoro sul radiogoniometro ad onde corte di Rezzate che, salvo qualche ritocco ai cavi di allacciamento alla corrente, funziona molto bene.
Circa il cambio delle 350/2 con le 320 ter si è sempre in attesa di qualcosa di concreto.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. [illegible] Edoardo BENELLI)

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

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

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
Italian Military Affairs Section
Air Forces Sub Section
APO 794

Ref AFB/AM/1/AIR.

Dat 10th April 1947.

To: Air Headquarters Italy.

Subject: CCRS Catania Callsigns.

Reference is made to your signal S. 586 dated 8th April.

2. The authority to use the callsigns as suggested in my IMAS/AM/1/Air has now been passed to the Italian Air Ministry.

3. No trace of HQ MED/ME signal S 5934/3IO.1(B) dated 30th December can be found at this HQ.

E. BOULT F/O
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

file

50 A.

FROM :- AIR FORCES BRANCH, ALLIED FORCE HEADQUARTERS, APO 974.

TO :- AIR HEADQUARTERS, ITALY R.A.F. C.M.F.

DATE :- 10TH APRIL 1947.

REF. :- AFH/49/1/AIR/

AIR SEA LAND RESCUE RETURN.

Reference your letter ARQI/400/3 dated 25 October 1946 and 21 November 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during March 1947.

3. Seven practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephonic search for overdue aircraft was undertaken in 68 cases. Once again this was chiefly due to delays in point to point communication.

5. Five actual Rescue Missions was undertaken by, Rome 1 - Milan 2 - Elmas 1 - Catania 1.

6. The total hours flown being:-

(a)	On actual rescue missions	20 - 44 hrs.
(b)	On practice " "	18 - 26 hrs.
	Total	38 - 70 hrs.

7. Amendments to a/c state as shown in my AFSC/49/1/Air dated 2 Dec. 1946.

Para	Base	No of a/c	Serviceable	U/S
4	Brindisi	13	2	11
4	Taranto	16	5	11
4	Castimaro	3	3	—
4	Cagliari	1	1	--
4	Venice	3	2	1
4	Vigna di Valle	3	0	3

Date 10/4/47

3944

Sd/ [illegible] A/C

A. [illegible] A/C.

for Air Commodore

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

Reference your letter AHQI/400/5 dated 25 October 1946 and 21 November 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during March 1947.

3. Seven practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephonic search for overdue aircraft was undertaken in 68 cases. Once again this was chiefly due to delays in point to point communication.

5. Five actual Rescue Missions was undertaken by, Rome 1 - Milan 2 - Elmas 1 - Catania 1.

6. The total hours flown being:-

(a)	On actual rescue missions	20 - 44 hrs.
(b)	On practice " "	18 - 26 hrs.
	Total	38 - 70 hrs.

7. Amendments to a/c state as shown in my AFSC/42/1/Air dated 2 Dec. 1946.

Para	Base	No of a/c	Serviceable	U/S
4	Brindisi	13	2	11
4	Taranto	16	5	11
4	Cadimare	3	3	--
4	Cagliari	1	1	--
4	Venice	3	2	1
4	Vigna di Valle	5	0	5

3944

D Secret 2/0

H. HOULT F/O.,
for Air Commodore, Director,
Air Forces Branch,
Air Force Headquarters.

Declassified D.O. 1235/56 Section 3.3/NND No. 785017

0362

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

A.H.Q. ITALY COMMAND.

MONTHLY SUMMARY OF AIR SEA JUNGLE AND MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS.

A. (I) No	(II) Date Time L.M.T.	B. (III) Reported By.	C. (IV) POSITION of Search.	D. (V) Search For.	E. (VI) Sea or Land.	F. (VII) Air Search.	G. (VIII) Persons Involved.
1	22/3/47- 14,40	C.C.R.S. Milan	Islands of Capraia, Pianosa and Elba.	American ship "EXANTHIS"	-	Air Search	-
2	26/3/47 - 13,40	C.C.R.S. Milan	Tyrrenean Sea (North)	Towing tug "TRICASE"	-	Air Search	-
3	9/3/47 - 13,45	C.C.R.S. Rome	Between Nacera Perine- se and Ciampino	C47. MOMO	-	Air Search	-
4	3/3/47 - 11,10	C.C.R.S. Elmas	Rome - Elmas	SM 82 Italian Aircraft.	-	Air Search	-
5	9/3/47 - 02,20	C.C.R.S. Catania	Between Brindisi and Ischia	C47. MOMO	-	Air Search	-

C3 6276

0363

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

MONTHLY SUMMARY OF AIR SEA RESCUE AND MOUNTAIN RESCUE INCIDENTS. FOR THE MONTH OF MARCH 1947.

	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
Sqdy.	(IV) POSITION of Search.	(V) Search For.	(VI) Sea or Land.	(VII) Air Search.	(VIII) Personnel Involved.	(IX) Rescued.	(X) Remarks.
Elan	Islands of Capraia, Pianosa and Elba.	American ship "EXANTHIA"	-	Air Search	-	-	On authority from Admiral of the Seaplane Base La Spezia.
Elan	Tyrrhenan Sea (North)	Towing tug "TRICASE"	-	Air Search	-	-	Search suspended at 1800 hrs due to bad weather. Tug returned to base.
ase	Between Nocera Perine- se and Ciampino	C47. MOMO	-	Air Search	-	-	Search for crashed Dakota finally found on island of Ischia No survivors.
Elan	Rome - Elmas	SM 82 Italian Aircraft.	-	Air Search	-	-	On receipt of message from the SM82 that one engine was damaged; search aircraft carried out escort duties + good results.
rtanin	Between Brindisi and Ischia	C47. MOMO	-	Air Search	-	-	As for 3 above. Order received from Rome. A/c left Brindisi at 0935 hrs and finished search at 1420 hrs.

2769

0364

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO Centocelle, li 2 Aprile 1947

AL[illegible]FFICIALE DI COLLEGAMENTO

DELL'A.F.S.C. F/O BOULT

Prot N° 2397 D 1R/OP

= R O M A =

O G G E T T O: Trasmissione carte periodiche.=

Allegato si trasmette n°1 specchio relativo al riepilogo delle missioni ed esercitazioni di soccorso eseguite dal 1 al 31 Marzo 1947 dai Centri di Soccorso dipendenti.=

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO — CENTRO COORDINAMENTO — CENTOCELLE

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Dal Monte)

Copia

471554

3941

0365

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

EPILOGO MISSIONI DI ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL I° AL 31 MARZO 1947 - Dic.

DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI

49

C.C.S.A.S.	MISS.REAL. DI SOCCORSO	ORE DI VOLO	VELIV. IMPIEGATI	ESERCIT. SOCCORSO	ORE DI VOLO	VELIV. IMPIEGATI	TOTALE VELIVOLI IMPIEGATI	RICHIESTE NOTIZIE VELIVOLI	N O T E
[illegible] ROMA	1	7h.29'	3	1	3h.44'	2	5	28	
BRINDISI				2	4h.40'	2	2	14	
VENEZIA								9	
MILANO	2	8h.30'	2	2	5h.07'	2	4	6	
ELMAS	1	0h.23'	1				1	6	(VELIVOLI DELLA BASE DI TARANTO.
CATANIA	1	4h.22'	1	2	4h.55'	2	3	5	
T O T A L I	5	20h.44'	7	7	18h.26'	8	15	68	

DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

Col. Del Monte

Copia

0360

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

EPILOGO MISSIONI DI ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL 1° AL 31 MARZO 1947 Dile.
DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI

497.

AL O	ORE DI VOLO	VELIV. IMPIEGATI	ESERCIT. SOCCORSO	ORE DI VOLO	VELIV IMPIEGATI	TOTALE VELIVOLI IMPIEGATI	RICHIESTE NOTIZIE VELIVOLI	N O T E
	7h.29'	3	1	3h.44'	2	5	28	
			2	4h.40'	2	2	14	
							9	
	8h.30'	2	2	5h.07'	2	4	6	
	0h.23'	1				1	6	(VELIVOLI DELLA BASE DI TARANTO.-
	4h.22'	1	2	4h.55'	2	3	5	
	20h.44'	7	7	18h.26'	8	15	68	

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

Del Monte

3940

0367

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

Centocelle, li 8 Aprile 1947

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Prot.N°r.4.4.2...D.18/OP

All'ITALIAN MILITARY
Affairs Section
A.F.S.S.
- R O M A -

48 A

O G G E T T O: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 7 Aprile 1947.-

BASE	N°	EFFIC.	INEFFIC.	N O T E
BRINDISI	13	2	11	
CADIMARE	2	3	-	N°1 distaccato da Vigna Di Valle
CAGLIARI	2	1	-	N°1 distaccato a Venezia
TARANTO	16	5	11	
VENEZIA	2	2	-	N°1 distaccato da Cagliari
VIGNA DI VALLE	4	0	3	N°1 distaccato a Cadimare

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	LECCE	1	Caccia efficiente	3934
"	LINATE	1	BALTIMORE "	
"	GUIDONIA	1	" "	

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Dal Monte)

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

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
DeGen Military Affairs Section
Air Forces Sub Section
APO 794

Ref. AFB/AG/1/AIR.

Date 10th April 1947.

To: Italian Air Force
Telecommunications & Aircraft Safety Inspectorate.

Subject: CCRS Catania Callsigns.

With reference to your 210294/13-5/342.Cell dated 24th February 1947.

Authority has now been obtained for the use of Callsigns:-

ASR plus X, Y, or Z, and a number 1 to 9 by the CCRS at Catania as suggested in my IMAS/AA/1/AIR/AF. dated 14th March a copy of which is attached.

E. BOULT F/O
for Air Commodore,
Director,
Air Force Branch,
Allied Force Headquarters.

376

1792 376

46A

S2 LROF V MMXK T 101/38 R/R

T ADD

FROM AIR HEADQUARYERS

AIR FORCES

S2 LROF V MMXK T 101/38 R/R

T ADD

FROM AIR HEADQUARTERS ITALY 0812457

TO A.F.S.C. ROME .

BT

S586 8TH APRIL (.) UNCLASSIFIED (.) ATTENTION F/O BOULT (.) 3937

REF YOUR LETTER IMAS/48/1/AIR/AF DATED 14TH MARCH (.) [redacted]

// AUTHORITY NOW GRANTED TO [redacted] USE CALL SIGNS AS SUGGESTED BY YOU

(.) HQ MEDME STATE AUTHORITY GIVEN TO YOU ALREADY IN THEIR } → NO TRACE

S5934/SIGS1(B) DATED 30TH DEC 1946

BT 0812457

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

46A

92 LROF V MMXK T 101/06 R/R

T ADD

FROM AIR HEADQUARYERS

AIR FORCE

52 LROF V MMXK T 101/06 R/R

T ADD

FROM AIR HEADQUARTERS ITALY 0812452

TO A.F.S.C. ROME .

BT

S586 8TH APRIL (.) UNCLASSIFIED (.) ATTENTION F/O BOULT (.) 3937

REF YOUR LETTER IMAS/48/1/AIR/AF DATED 14TH MARCH (.) [redacted]

AUTHORITY NOW GRANTED TO [redacted] USE CALL SIGNS AS SUGGESTED BY YOU

(.) HQ MEDME STATE AUTHORITY GIVEN TO YOU ALREADY IN THEIR } → NO TRACE

S5934/SIGS1(B) DATED 30TH DEC 1946

BT 0812452

RPTNS S586 8TH IMAS/481/AIR/AF [redacted] 15TH S5934 SIGS1(B)

30TH 1946 CCN. WA DATED 15TH MARCH (.) AUTHORITY

SENT AT 1825B HRS ALC (AR) K

RD 'TEDDY' AT 1825 B HRS B K

AIR III

Answered and action Taken See #70 0904 55

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

0371

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

C

6 Feb

45

HEADQUARTERS, AIR FORCES BRANCH, ROME.

:- COL. DEL ROSSI - C.C.M.S. HEADQUARTERS.

DATE :- 3RD APRIL, 1947.

REF. :- AFB/48/1/AIR.

AIR/SEA RESCUE.

Attached please find copy of a letter received by us from c/o R.A.F. Station Ciampino.

We desire to add our thanks to you and all members of your Staff for the assistance given.

E. Bovell Sq Ldr

for E. BOVELL, F/O.,
AIR OFFICER, DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
ALLIED FORCES HEADQUARTERS.

Will done
Jetm
11 4

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

From : R.A.F. Unit Ciampino (S.P) C.M.F.

To : Air Forces Branch, Allied Forces Headquarters, APO 794.

Date : 13th March, 1947.

Ref : CFO/12/AIR.

AIR/SEA RESCUE - C.A.V. CENTOCELLE.

It is desired to convey thanks to the C.A.V. at Centocelle for their co-operation and assistance in locating Dakota K.N.122 which crashed on the Island of Ischia on 8th March, 1947.

2. Their help was very much appreciated, and it is requested that the thanks of the Royal Air Force be conveyed through the Italian Air Force authorities.

(T.S. RIVETT-CARNAC)
Wing Commander, Commanding,
R.A.F. Unit Ciampino (S.P) C.M.F.

Centocelle 10/3/42

(43)
(T)

AIR SEA RESCUE FLIGHT REQUIREMENTS, ETC - MEDITERRANEAN

Dibattito

Tieno - the Italian report on the search for Dakota 347 - which crashed at Benina. I suggest a letter of appreciation to Italian officers would be a good thing.

9/3/42

At 17,30 on the 9th March, Centocelle warns us that an aircraft C. 47 MEDMO from Hasseni was overdue presumed crashed.

Information is asked from A.H.Q. and R.A.F.

R.A.F. closed.

Signal traffic find that only one aircraft departed from Hasseni on route for Biampino but has not arrived.

A.H.Q. is called, but owing to weather can't be reached.

News from Malta saying aircraft should have communicated with MEDME (Biampino Allied) at 10.40

We inform Malta that aircraft did not communicate with Biampino; Brindisi and Naples are warned as to the search.

Milan and Venice also informed.

Brindisi gives no result.

Malta thinks aircraft landed at Centocelle, asks for details.

We inform Malta that no Allied aircraft landed at Centocelle.

We ask news from Catania.

We inform Catania that a aeroplane from Taranto will be at its disposal.

3933

9/3/42

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

At 17,10 on the 2nd March, Castelle warns us that an aircraft S. of MARSA from Cassani was overdue presumed crashed.

Information is asked from A.T.C. and R.A.F.

R.A.F. closed.

Signal traffic find that only one aircraft departed from Cassani on route for Siampino but has not arrived.

A.T.C. is called, but owing to weather can't be reached.

News from Malta saying aircraft should have communicated with STORK (Ciampino Allied) at 20,10

We inform Malta that aircraft did not communicate with Ciampino; Brindisi and Naples are warned as to the search.

934

Milan and Venice also informed.

Brindisi gives no result.

Malta thinks aircraft landed at Castelle, asks for details.

We inform Malta that no Allied aircraft landed at Castelle.

To ask news from Catania.

To inform Catania that a seaplane from Taranto will leave its shipboard.

3933

S/S/AP

Request Vigna di Valle to have sea plane ready.

Guidonia is asked for a Baltimore.

Malta requests to be informed how search is progressing.

To ask Catania to give the alarm signal to the sea rescue launch at Cassino.

With telegram SVH 0356/MD we sent the following opera-

31/3 A640

48/1/MIR.

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

tion order to the sea plane base of Vigna di Valle.

"Sea plane AS70 to take off immediately and reach position 41°.25'N.-11° 10'E. to search for a C. 47 British aircraft/./ From the above mentioned position proceed on route 117° to reach position 38° 18'N.-12° 23'E././ Then 4th route of 194° reach position 37° 35'N.-12° 15'E././Carry out zig-zag along this route for a length of 9 miles/./ Liaison with IMO on frequency of 5.500 Kc/s/./ Other orders will be given whilst plane is still in flight/./ Major Gennaro/./"

With tele SVH/0057/RU we sent to the C.C.R.S. of Catania, and for information to the C.C.R.S. of Trapani and to the Idroraggruppamento of Taranto, the following operation order.

"Prepare aircraft CANT Z.506 for immediate departure to search for a British C. 47 MODNO aircraft which left Lassani for Biserino/./Zone from which search is to be carried out/:/ 38° 37' N.-12° 10'E././38° 15'N.-11°55'E././ 38° 23'N.-12°20'E././ 38° 30'N.-12° 15'E././ Search to be carried out for 9 miles to zig-zag traffic between above mentioned points/./ Reaching last position aircraft is to turn and follow parallel at a distance of 9 miles to the route just taken/./ Search in question will be directed by C.C.R.S. Catania/./ Aircraft will leave this zone only when tele is giving out/./ Major Gennaro/./

The aircraft AS70 acknowledges receipt of message.

Following orders given to Baltimore aircraft of Guidonia:

"0956/RU I.S.R. Rome/./ Aircraft AS4F to take off immediately and to reach position 40°N. 15° 30' for the purpose of searching for a British C. 47 MODNO aircraft/./ Other orders will be given whilst aircraft is in flight/./Liaison to be effected with IMO on 5500 Kc/s/./

Following tele sent to Malta (A.C.C.) and for information to Base Operations (British) Ciampino.

"0958/R.V. EMERGENCY/./ This morning our sea plane (AS7) took off from Rome to search for C. 47 MODNO aircraft, at 07,40 hrs././ Another aircraft (sea plane) will take off from Taranto/./ A Baltimore will also take off from Palidoro/./ C.C.R.S. Rome/./

3932

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

the Interalliedgruppamento di Taranto, the following operation order.

"Prepare aircraft CA. 2 ASR for immediate departure to search for 2 British 2. 47 MCDHC aircraft which left Tassani for Cheggino/./Zone from which search is to be carried out/:/ 35° 07' E.-15° 10'E./ 35° 15'N.-15°05'E./ 34° 23'N.-15°23'E./ 34° 30'E.-15° 17'E./. Search to be carried out for 6 miles in depth from position between above mentioned points/./ Heading last position towards is to turn on which aircraft is distance of 2 miles to the route just taken./ Search in question will be directed by C.C.A.S. Catania/./ Aircraft will leave this zone only when that is having out/./ Major Romano/./

The aircraft ASRO acknowledges receipt of message.

Following orders given to Baltimore aircraft of Cagliari:

"0555/RO A.S.R. Rome/./ Aircraft ASRF to take off immediately and to reach position 40°N. 15° 20' for the purpose of searching for a British G. 47 MCDHC aircraft/./ Other orders will be given while aircraft is in flight/./Liaison to be effected with ITO on 4300 kc/s/./

Following tele sent to Malta (A.C.C.) and for information to Base Operations (British) Cheggino.

"0555/R.U. MARIANO/./ This morning our sea plane (ASR) took off from Rome to search for G. 47 MCDHC aircraft, at 07,40 hrs././ Another aircraft (sea plane) will take off from Taranto/./ A Baltimore will also take off from Cagliari/./ C.C.A.S. Rome././

3932

We ask the ASRO for its height and route and bulletin which is given.

Aircraft ASRS of Taranto Base takes off.

Cagliari informs us that aircraft of A.I. (ASRP) has taken off.

ASRO has to return owing to engine trouble.

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

ASAF is asked the position which be given.

Following CCD No. 405 from S.A.T.A. Capodichino:

"Ref. Tele 0441/30 dated 8/3/47 we hereby inform you that the aircraft C. 47 ICTEO was not load at Capodichino Airport and Marcianise/./ S.A.T.A. TIO/./

Bulletin given to ASIF

ADGO asked to give position ~~every~~ 25 minutes.
ASAF over Potria Lake at 10,55

ASAO over Isabia

ASAC route 520°

Night flying duty at Pratica asked to send up an aircraft.

Following tele sent to Carabinieri Command of the Minister's Cabinet:

"0540/31 Air Sea Rescue Rome/./ Inform all coastal stations along the Rome - Tripoli route to search for British aircraft C. 47 which probably crashed yesterday 7th March S.A.A.S. Rome"

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

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

the area between 41° 45'N. 11° 30' E. and 40° 40'N. 13° 00'E./
As it is returning to base the sea plane searched the zone between 40° 00'N.E. 13° 00' E. as far as Capri - Isola di Ischia and the area just in front of the Gulf of Gaeta along the route Gaeta - Ponza di Palla/./Cur G. 2 aircraft will continue the search relieving the aircraft that is returning to base./ Further developments will be given you././ C.O.R.S. Rome."

ASCS says its continuing search with negative results.

Capt. Pelletari (Capitain of ASTP) says he searched up to the last point indicated and owing to engine trouble returned to base.

Received from C.C.R.S. Catania following tele:

"Your/Our msg. tele 0807/MV on the 5th (to day) we hereby inform you that the C.47 aircraft left the area assigned to it at 18,01 hrs. owing to bad visibility conditions/./ The aircraft had not yet reached 38° 00'N. 13° 20'E. and 39° 30'N. 12° 15'E././Cap. Lerchese.

U.S.O. says the C. 47 found at Ischia.

All interested stations informed of this fact.

Following tele is sent to S.T.O. Ciampino and for information to A.T.C. Malta:

"Ops/AT Ref. Aircraft C. 47 KCDHO YY 122 Please confirm news of the crash of the aircraft on the Isola of Ischia giving us more details/./ Please answer by same means/./ C.C.R.S. Rome.

We receive from S.A.T.A. of Capodichino following tele No. 411:

"Following OCD 409/Ops of to days date we hereby inform you that at 13,15 the American Base operations airport of Naples informed this S.A.T.A. that the C. 47 KCDHO aircraft was seen in the area of the Isola of Ischia/./ S.A.T.A. Capodichino.

We receive from S.T.O. Ciampino following tel.

"AC 112 C. 47 YY 122 KCDHO seen at the Isola d'Ischia

3931

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

the last point indicated but owing to engine trouble returned to base.

We received from C.C.A.S. Catania following tele:

"CC419/ST Ref. tele CC37/SV on the 5th (to day) we hereby inform you that the U.S.A.F. aircraft left the area mentioned in it at 12,01 hrs. owing to bad visibility conditions/./ The aircraft had not yet reached its estim. 13° 20'E. and 39° 30'N. its ETA././ 0 /. Message.

R. .C. says the U. 17 found at Ischia.

All interested stations informed of this fact.

Following tele is sent to A.C.C. Otranto and for information to A.T.C. Malta:

"CC30/SV Ref. Aircraft U. S. AAFCO NR 122 Please confirm news of the crash of the aircraft on the Isola of Ischia giving us more details/./ Please answer by same means/./ C.C.A.S. Roma.

We receive from S.A.T.A. of Capodichino following tele No. 411:

"Following OLD 409/479 of to days date we hereby inform you that at 13,45 the American base operations airport of Naples informed this S.A.T.A. that the U. S. AAFCO aircraft was seen in the area of the Isola of Ischia/./ S.A.T.A. Capodichino.

We receive from A.C.C. Otranto following tele: 3931

"AC the U. S. AF NR 122 AAFCO seen at the Isola d'Ischia Aircraft destroyed/./ All passengers and crew (10) killed.

THE DUTY OFFICER

Translated by L.A.C. POST

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

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO

ENTOCELLE

Centocelle, li 10/3/1947 (43)

MISSIONE REALE DI SOCCORSO AEREO PER RICERCA DI UN VELIVOLO C.47 NOMINATIVO-NODNO.-

Giorno 8/3/1947-

Alle ore 17.50 del giorno 8 Marzo 1947 il Rdg. dell'Aeroporto di Centocelle avvisa che un apparecchio tipo C.47, nominativo Radio "NODNO", partito da Massawa alle ore 07.09Z e diretto a Ciampino dove era previsto l'atterraggio alle ore 11.30Z, non è giunto a destinazione. Si presume che l'apparecchio sia precipitato lungo la rotta.

Ore 18.00- Si chiede immediatamente all'A.B.O. e B.B.O. notizie concernenti il suddetto apparecchio. La B.B.O. è chiusa. Si interessa allora il Signal Traffic il quale ci dice che un volo aereo è partito da Massawa per Ciampino, ma non è arrivato.

" 18.04- Si chiama la A.B.O.. Non si riesce ad avere la comunicazione perchè la linea è isolata. Si tenta con la linea urbana, ma non si riesce ad ottenere risposta. Mancano perciò gli elementi ~~xxxxxxxxx~~ sufficienti per iniziare l'azione di soccorso.

" 18.29-Perviene da Malta telegramma AF/559 nel quale si dice che l'aereo avrebbe comunicato con la Stazione WURK (Ciampino Alleato) su 6550 Kc/s alle ore 10.40Z.

" 19.40-Dopo aver ripetutamente chiamato la B.B.O. e la A.B.O. si riesce a comunicare con la Stazione Radio Americana, la quale informa che non ha mai comunicato con l'aereo in questione.

" 19.50-Si invia a Malta il tele emergency 6547/RV nel quale viene comunicato che l'aereo non si è collegato con Ciampino e che Brindisi e Napoli sono stati interessati per le ricerche.

" 20.03-Viene trasmesso con tele SVH 0548/RV, ordine al C.C.R.S. di Brindisi di far ricerche negli Aeroporti di sua giurisdizione.

" 20.04-Si informano anche i C.C.R.S. di Milano e Venezia .

" 20.16- Il C.C.R.S. di Brindisi, con tele SVH 0145/D18 comunica l'esito negativo delle ricerche.

" 21.25-A.C.C. Malta con tele AF 565 (emergency), fà presente che l'aereo ricercato sembra abbia atterrato a Centocelle, chiede dettagli.

" 21.35-Con tele SVH 0549/RV emergency, si informa A.C.C. Malta che/ nessun aereo alleato ha atterrato a Centocelle.

" 22.10-Napoli comunica notizie già in nostro possesso. Il Cap. Maturi dice di aver già interessato il Comando Inglese locale.

" 23.51-Si trasmette SVH 0552/RV al C.C.R.S. di Catania per chiedere notizie dell'aereo negli Aeroporti della sua giurisdizione.

" 23.52-Si trasmette tele SVH al C.C.R.S. di Brindisi per far approntare un Idrosoccorso per il C.C.R.S. di Catania.

" 23.53-Si trasmette SVH al C.C.R.S. di Catania (N°0554/RV) per avvisarlo che un Idro della Base di Taranto sarà pronto a partire a sua richiesta e sotto il suo controllo.-

Giorno 9/3/1947

3930

Ore 00.25-Si avvisa telefonicamente Vigna di Valle di tenere pronto un Idrosoccorso per le prime luci dell'alba.

" 00.40-Si avverte Guidonia di tenere pronto un Aereo Baltimore di soccorso per le prime luci dell'alba.

" 00.50-La Base Inglese ci trasmette la notizia già in nostro possesso.

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

to apparecchio. La B.B.O. è chiusa. Si interessa allora il Signal Traffic il quale ci dice che un solo aereo è partito da Massani per Ciampino, ma non è arrivato.

" 18.04- Si chiama la A.B.O.. Non si riesce ad avere la comunicazione perchè la linea è isolata. Si tenta con la linea urbana, ma non si riesce ad ottenere risposta. Mancano perciò gli elementi ~~xxxxxxxxx~~ sufficienti per iniziare l'azione di soccorso.

" 18.29-Perviene da Malta telegramma AF/559 nel quale si dice che l'aereo avrebbe comunicato con la Staziane WURK (Ciampino Alleato) su ~~6360~~ Kc/s alle ore 10.40Z.

" 19.40-Dopo aver ripetutamente chiamato la B.B.O. e la A.B.O. si riesce a comunicare con la Stazione Radio Americana, la quale informa che non ha mai comunicato con l'aereo in questione.

" 19.50-Si invia a Malta il tele emergency 0547/RV nel quale viene comunicato che l'aereo non si è collegato con Ciampino e che Brindisi e Napoli sono stati interessati per le ricerche.

" 20.03-Viene trasmesso con tele SVH 0548/RV, ~~xxxxx~~ al C.C.R.S. di Brindisi di far ricerche negli Aeroporti di sua giurisdizione.

" 20.04-Si informano anche i C.C.R.S. di Milano e Venezia .

" 20.16- Il C.C.R.S. di Brindisi, con tele SVH 0145/D18 comunica l'esito negativo delle ricerche.

" 21.25-A.C.C. Malta con tele AF 565 (emergency), fà presente che l'aereo ricercato sembra abbia atterrato a Centocelle, chiede dettagli.

" 21.35-Con tele SVH 0549/RV emergency, si informa A.C.C. Malta che/ nessun aereo alleato ha atterrato a Centocelle.

" 22.10-Napoli comunica notizie giÀ in nostro possesso. Il Cap. Maturi dice di aver già interessato il Comando Inglese locale.

" 23.51-Si trasmette SVH 0552/RV al C.C.R.S. di Catania per chiedere notizie dell'aereo negli Aeroporti della sua Giurisdizione.

" 23.52-Si trasmette tele SVH al C.C.R.S. di Brindisi per far approntare un Idrosoccorso per il C.C.R.S. di Catania.

" 23.53-Si trasmette SVH al C.C.R.S. di Catania (N°0554/RV) per avvisarlo che un Idro della Base di Taranto sarà pronto a partire a sua richiesta e sotto il suo controllo.-

Giorno 9/3/1947

3930

Ore 00.25-Si avvisa telefonicamente Vigna di Valle di tenere pronto un Idrosoccorso per le prime luci dell'alba.

" 00.40-Si avverte Guidonia di tenere pronto un Aereo Baltimord di soccorso per le prime luci dell'alba.

" 00.50-La Base Inglese ci trasmette la rotta aerea del velivolo in questione.

" 00.57-Con tele AF 570, Malta trasmette lo stesso piano di volo già ricevuto da Ciampino. Ci chiedono di tenerli informati sul progredire delle ricerche.

" 01.35-Con tele AF 571 Malta ci invia la rotta aerea più particolareggiata.

" 04.33-Riceviamo SVH 01046/B1M dal C.C.R.S. di Brindisi. Accusano ricevuta dell'ordine di allarme.

" 07.10-Trasmettiamo tele SVH 0555/RV al C.C.R.S. di Catania acciocchè dia l'ordine di allarme al motoscafo di soccorso di stanza a Messina.

/.

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

/./

Ore 08.15-Con tele SVH 0556/RV si trasmette il seguente ordine di operazione alla Base Idrosoccorso di Vigna di Valle:"IDROSOCCORSO ASRO DECOLLI IMMEDIATAMENTE ET RAGGIUNGA POSIZIONE 41°22'N-11°40'E PER RICERCHE VELIVOLO C.47 INGLESE/./ DAL PUNTO SUDDETTO DIRIGA CON ROTTA 147° SINO A RAGGIUNGERE 40°13'N-12°20'E/./ SUCCESSIVAMENTE CON ROTTA 134° RAGGIUNGA POSIZIONE 39°30'N-13°15'E/./EFFETTUARE RASTRELLO DI 6 MIGLIA A CAVALLO DI TALE ROTTA/./COLLEGAMENTO CON IKO SU FREQUENZA 6500Kc/s/./ULTERIORI ORDINI VERRANNO COMUNICATI IN VOLO/./MAGG. ZENNARO.

" 08.30-Con tele SVH 0557/RV si trasmette al C.C.R.S. di Catania e per conoscenza al C.C.R.S.di Brindisi ed all'Idroraggruppamento di Taranto il seguente ordine di operazione:"DISPORRE IMMEDIATA[redacted] PARTENZA VELIVOLO CANT Z.506 PER RICERCA ET SOCCORSO REALE C.47 INGLESE NOMINATIVO MODHO PARTITO DA MASSARI PER CIAMPINO/./ZONA DA EFFETTUARE RICERCHE EST SEGUENTE/:/38°57'N-16°10'E/,/39°16'N 14°53'E/,/39°23'N-13°28'E/,/39°30'N-13°15'E/./ESEGUIRE RASTRELLO 8 MIGLIA A CAVALLO CONGIUNGENTE SUDDETTI PUNTI/./RAGGIUNTA ULTIMA POSIZIONE INVERTA ROTTA SPOSTANDO 8 MIGLIA E PARALLELAMENTE ROTTA PERCORSA PRECEDENTEMENTE/./RICERCA IN QUESTIONE SARA' DIRETTA DA C.C.R.S. CATANIA/./VELIVOLO LASCIERA' ESAURITA RICERCHE LIMITE AUTONOMIA/./MAGGIORE ZENNARO.

" 08.40-L'aereo ASRO comunica l'avvenuto decollo collegandosi con IKO su 6500 Kc/s.

" 09.10-Si trasmette il seguente SVH al velivolo Baltimore di Guidonia direttamente collegato con stazione soccorso IKO per la normale prova di collegamento R.T. giornaliera a terra.-"0558/RV-AEROSOCCORSO ROMA/./AEREO ASRP DECOLLI IMMEDIATAMENTE ET RAGGIUNGA POSIZIONE 40°N-15°20'E PER RICERCA LUNGO ROTTA AEREO INGLESE C.47 MODHO/./ULTERIORI ORDINI IN VOLO/./COLLEGAMENTO CON IKO SU 6500Kc/s/.

" 09.15-Si trasmette il seguente tele emergency ad A.C.C. Malta et per conoscenza alla Base Operazioni Inglese di Ciampino:"0559/RV EMERGENCY/./QUESTA MATTINA NOSTRO IDROSOCCORSO PARTITO DA ROMA PER RICERCA MODHO ALLE ORE 07.40Z/./UN ALTRO IDRO DECOLLERA' DA TARANTO/./ANCHE UN BALTIMORE DECOLLERA' DA GUIDONIA/./C.C. R.S. ROMA.

" 09.16-Si chiede al velivolo ASRO Bollettino-quota e rotta.

" 09.32-ASRO comunica bollettino delle ore 09.25:Copertura 4/10-visibilità 6 miglia-vento da 300° a 40 Km./Ora-mare mosso-posizione 41°02'N 13°58'E.

" 09.50-Brindisi comunica l'avvenuto decollo del velivolo ASRS della Base di Taranto.

" 10.10-Guidonia comunica che il velivolo 57AI (nominativo di soccorso ASRP) è decollato.

" 10.15-ASRP si collega con IKO e comunica, su richiesta, il nome del Capo Equipaggio e del Marconista:Tenete Klug e Sergente Albignoni.

" 10.17-ASRO comunica che deve rientrare causa avaria motore destro.

" 10.18-Si chiede ad ASRO la sua posizione.

" 10.23-ASRO comunica che la sua posizione è 10 Miglia S.S.W. isola Capri.

" 10.25-ASRP chiede il bollettino della zona di Napoli.

" 10.27-Si riceve il seguente ODD Nº 409da S.A.T.A Capodichino:" RIFS TELE 0548/RV 8 CORRENTE COMUNICASI CHE AI AEROPORTI CAPODICHINO ET MARCIANISE NON EST ATTERRATO APPARECCHIO C.47 MODHO/./S.A.T.A. ILD.

" 10.30-Si trasmette bollettino meteorologico zona Napoli ad ASRP.

" 10.35-Si ordina ad ASRO di comunicare la propria posizione ogni 15'. ASRO comunica intanto che conta di arrivare a Vigna di Valle alle ore 11.20.

" 10.37-ASRP comunica che alle ore 10.35 si trovava sul Lago Patria.

" [illegible] comunica propria posizione su Isola Ischia.

3924

Declassified E.O. 13526 Section 3.3/NND No. 785017

C.C.R.S.di Brindisi ed all'Idroraggruppamento di Taranto il seguente ordine di operazione:"DISPORRE IMMEDIATA[redacted] PARTENZA VELIVOLO CANT Z.506 PER RICERCA ET SOCCORSO REALE C.47 INGLESE NOMINATIVO MODEO PARTITO DA HASSANI PER CIAMPINO/./ROMA DA EFFETTUARE RICERCHE EST SEGUENTE/:/38°57'N-16°10'E/,/39°16'N 14°53'E/,/39°23'N-13°28'E/,/39°30'N-13°15'E/./ESEGUIRE RASTRELLO 8 MIGLIA A CAVALLO CONGIUNGENTE SUDDETTI PUNTI/./RAGGIUNTA ULTIMA POSIZIONE INVERTA ROTTA SPOSTANDO 8 MIGLIA E PARALLELAMENTE ROTTA PERCORSA PRECEDENTEMENTE/./RICERCA IN QUESTIONE SARA' DIRETTA DA C.C.R.S. CATANIA/./VELIVOLO LASCIERA' ZONA RICERCHE LIMITE AUTONOMIA/./MAGGIORE ZENNARO.

" 08.40-L'aereo ASRO comunica l'avvenuto decollo collegandosi con IKO su 6500 Kc/s.

" 09.10-Si trasmette il seguente SVH al velivolo Baltimore di Guidonia direttamente collegato con stazione soccorso IKO per la normale prova di collegamento R.T. giornaliera a terra.-"0558/RV-AEROSOCCORSO ROMA/./AEREO ASRP DECOLLI IMMEDIATAMENTE ET RAGGIUNGA POSIZIONE 40°E-15°20'N PER RICERCA LUNGO ROTTA AEREO INGLESE C.47 MODEO/./ULTERIORI ORDINI IN VOLO/./COLLEGAMENTO CON IKO SU 6500Kc/s/.

" 09.15-Si trasmette il seguente tele emergency ad A.C.S. Malta et per conoscenza alla Base Operazioni Inglese di Caimpino:"0559/RV EMERGENCY/./QUESTA MATTINA NOSTRO IDROSOCCORSO PARTITO DA ROMA PER RICERCA MODEO ALLE ORE 07.40Z/./UN ALTRO IDRO DECOLLERA' DA TARANTO/./ANCHE UN BALTIMORE DECOLLERA' DA GUIDONIA/./C.C. R.S. ROMA.

" 09.16-Si chiede al velivolo ASRO Bollettino-quota e rotta.

" 09.32-ASRO comunica bollettino delle ore 09.25:Copertura 4/10-visibilità 6 miglia-vento da 300° a 40 Km./Ora-mare mosso-posizione 41°02'N 11°58'E.

" 09.50-Brindisi comunica l'avvenuto decollo del velivolo ASRS della Base di Taranto.

" 10.10-Guidonia comunica che il velivolo 37AI (nominativo di soccorso ASRP) è decollato.

" 10.15-ASRP si collega con IKO e comunica, su richiesta, il nome del Capo Equipaggio e del Marconista:Tenete Klug e Sergente Albignoni.

" 10.17-ASRO comunica che deve rientrare causa avaria motore destro.

" 10.18-Si chiede ad ASRO la sua posizione.

" 10.23-ASRO comunica che la sua posizione è 10 Miglia S.S-W. isola Capri.

" 10.25-ASRP chiede il bollettino della zona di Napoli.

" 10.27-Si riceve il seguente ODD N° 409da S.A.T.A Capodichino:" RIFS TELE 0548/RV E CORRENTE COMUNICASI CHE AP AEROPORTI CAPODICHINO ET MARCIANISE NON EST ATTERRATO APPARECCHIO C.47 MODEO/./S.A.T.A. ILD. 3924

" 10.30-Si trasmette bollettino meteorologico zona Napoli ad ASRP.

" 10.35-Si ordina ad ASRO di comunicare la propria posizione ogni 15'. ASRO comunica intanto che conta di arrivare a Vigna di Valle alle ore 11.20.

" 10.37-ASRP comunica che alle ore 10.35 si trovava sul Lago Patria.

" 10.40-ASRO comunica propria posizione su Isola Ischia.

" 10.45-ASRO comunica che sta navigando con rotta 320°.

" 10.50-Si trasmette ordine operativo allo Stormo Notturno di Guidonia per l'immediata partenza di un aereo S.82.(L'ordine operativo è lo stesso trasmesso alla Base di Vigna di Valle). Il velivolo S.82 rimpiazzerà l'Idro di Vigna di Valle che è sulla rotta di rientro causa la nota avaria. L'ordine è stato ricevuto dal Maggiore Medaglia.

" 10.51-Si trasmette il seguente tele SVH a Vigna di Valle:"0560/RV AEROSOCCORSO ROMA/./EVENTUALE CANT Z.506 EFFICIENTE SIA PRONTO A PARTIRE PER NOTA MISSIONE

/../

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

/../

BI GUI SVH 0556/RV ODIERNO/./RISPONDERE URGENTEMENTE STESSO MEZZO/./MAGGIORE ZENNARO.

Ore 10.51-ASRP comunica che conta di arrivare sulla posizione nota fra 8 minuti primi.

" 10.52-Si chiama più volte ASRO senza ottenere risposta.

" 11.05-ASRP comunica di aver raggiunta posizione 40°00'N 15°20'E.

" 11.06-Si chiama ancora ASRO senza ottenere risposta.

" 11.16-ASRP comunica che/ tutto prosegue bene e che seguita ad esplorare la zona di mare interno alla posizione nota.

" 11.20-Si riceve da A.C.C. Malta il seguente tele emergency:"AF 589-FARE UNA RICERCA SULLA LINEA A 25 MIGLIA NELL'INTERNO DELLA COSTA OCCIDENTALE? DAL PUNTO 39° N A 42°N COPRENDO TUTTE LE ZONE MONTAGNOSE /./CONTROLLARE OGNI ORGANIZZAZIONE VICINA ALLE ZONE ALTE LUNGO TUTTA LA LINEA SOPRAMENZIONATA/./METTERE IN ALLARME OGNI ORGANIZZAZIONE DI RICERCA SU TERRA/./QUESTA RICERCA VA FATTA IN CONGIUNZIONE CON LA SEMPEGGIANTE SEGUENTE LUNGO LA LINEA 38°57'N E 16°101 E(?) AL 41°17'N 13° 10'E/./ESTENSIONE DELLA SEMPEGGIANTE 10 MIGLIA PER PARTE DELLA LINEA/./

" 11.25-Si trasmette il seguente tele SVH al Comando Carabinieri del Gabinetto del Ministro:"0562/RV AEROSOCCORSO ROMA/./INTERESSARE TUTTE LE STAZIONI COSTIERE LUNGO ROTTA ROMA-VICO VALENTIA PER RICERCARE AEREO INGLESE C.47 PROBABILMENTE CADUTO IERI 8 MARZO/./C.C.R.S. ROMA".

" 11.27-Si trasmette il seguente tele emergency ad A.C.C. Malta e per conoscenza alla N.N.O. Ciampino:"0561/RV EMERGENCY/./NOSTRO IDROSOCCORSO RIENTRA ALLA BASE CAUSA AVARIA MOTORE DOPO AVER ESPLORATO ZONA COMPRESA FRA 41°40'N 11°30'E E 40°40'N 13°00'E/./NELLA FASE DI RIENTRO L'IDROSOCCORSO HA ESPLORATO LA ZONA COMPRESA FRA 40°00'N E 13°00'E FINO A CAPRI-ISOLA D'ISCHIA E LA ZONA ANTISTANTE GOLFO DI GAETA,PRENDENDO LA ROTTA GAETA VIGNA DI VALLE/./NOSTRO VELIVOLO S.82 CONTINUERA' LE RICERCHE RIMPIAZZANDO IL VELIVOLO CHE RIENTRA ALLA BASE/./ULTERIORI SVILUPPI SARANNO SEGNALATI/./C.C.R.S. ROMA".

" 11.35-ASRP comunica che tutto va bene.

" 11.40-ASRO ammara a Vigna di Valle.

" 11.45-Il S.A.T.A. di Guidonia comunica che il velivolo S.82 è partito per missione. Nominativo 86QJ.

" 11.50-Si trasmette ad ASRP la seguente nota:"Rientrate facendo particolare attenzione lungo costa e mare prospicente sino Lido di Roma. Quota m.200.Magg.ZENNARO".

" 12.00-Si trasmette al velivolo S.82 la seguente nota:"Da questo momento vostro nominativo est ASRQ.Magg.ZENNARO".

" 12.15-ASRP comunica la seguente nota:"Continuo perlustrare la zona indicata con esito negativo. Abbiamo ancora un'autonomia di sicurezza rientro Base Guidonia. Attendiamo ulteriori comunicazioni per eventuale atterraggio Napoli".

" 12.16-Si trasmette ad ~~ASRP~~ ASRP la seguente nota:"Rientrate direttamente Guidonia.Magg.ZENNARO".

" 12.35-Si parla per telefono col Cap.Palmieri, Capo Equipaggio dell'idro ASRQ. Riferisce che è arrivato come ricognizione sino all'ultima posizione dell'ordine operativo e che a causa della chiusura comando parzializzatore olio, la temperatura di questo aveva raggiunto i 120°, pertanto ha creduto opportuno rientrare facendo osservazione lungo tutta la rotta di rientro per la nota ricerca. Sul posto ha notato alcune navi facenti stessa rotta, tra le quali una Liberty. Mare molto mosso con forza 4. Cielo coperto, visibilità 8 miglia. All'altezza di Gaeta ha vuto un guasto alla dinamo e non ha potuto più nè ri

2928

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNO No. 735017

SULLA LINEA A 25 MIGLIA NELL'INTERNO DELLA COSTA OCCIDENTALE? DAL PUNTO 39° N A 42°N COPRENDO TUTTE LE ZONE MONTAGNOSE /./CONTROLLARE OGNI ORGANIZZAZIONE VICINA ALLE ZONE ALTE LUNGO TUTTA LA LINEA SOPRAMENZIONATA/./METTERE IN ALLARME OGNI ORGANIZZAZIONE DI RICERCA SU TERRA/./QUESTA RICERCA VA FATTA IN CONGIUNZIONE CON LA SERPEGGIANTE SEGUENTE LUNGO LA LINEA 38°57'N E 16°101 E(?) AL 41°17'N 13° 10'E/./ESTENSIONE DELLA SERPEGGIANTE 10 MIGLIA PER PARTE DELLA LINEA/./

" 11.25-Si trasmette il seguente tele SVE al Comando Carabinieri del Gabinetto del Ministro:"0562/RV AEROSOCCORSO ROMA/./INTERESSARE TUTTE LE STAZIONI COSTIERE LUNGO ROTTA ROMA-VIBO VALENTIA PER RICERCARE AEREO INGLESE C.47 PROBABILMENTE CADUTO IERI 8 MARZO/./C.C.R.S. ROMA".

" 11.27-Si trasmette il seguente tele emergency ad A.C.C. Malta e per conoscenza alla B.A.O. Ciampino:"0561/RV EMERGENCY/./NOSTRO IDROSOCCORSO RIENTRA ALLA BASE CAUSA AVARIA MOTORE DOPO AVER ESPLORATO ZONA COMPRESA FRA 41°40'N 11°30'E E 40°40'N 13°00'E/./NELLA FASE DI RIENTRO L'IDROSOCCORSO HA ESPLORATO LA ZONA COMPRESA FRA 40°00'N E 13°00'E FINO A CAPRI-ISOLA D'ISCHIA E LA ZONA ANTISTANTE GOLFO DI GAETA,PRENDENDO LA ROTTA GAETA VIGNA DI VALLE/./NOSTRO VELIVOLO S.82 CONTINUERA' LE RICERCHE RIMPIAZZANDO IL VELIVOLO CHE RIENTRA ALLA BASE/./ULTERIORI SVILUPPI SARANNO SEGNALATI/./C.C.R.S. ROMA".

" 11.35-AUSP comunica che tutto va bene.

" 11.40-ASRO ammara a Vigna di Valle.

" 11.45-Il S.A.T.A. di Guidonia comunica che il velivolo S.82 è partito per missione. Nominativo 86QC.

" 11.50-Si trasmette ad ASRP la seguente nota:"Rientrate facendo particolare attenzione lungo costa e mare prospicente sino Lido di Roma. Quota m.200.Magg.ZENNARO".

" 12.00-Si trasmette al velivolo S.82 la seguente nota:"Da questo momento vostro nominativo est ASRQ.Magg.ZENNARO".

" 12.15-ASRP comunica la seguente nota:"Continuo perlustrare la zona indicata con esito negativo. Abbiamo ancora un'autonomia di sicurezza rientro Base Guidonia. Attendiamo ulteriori comunicazioni per eventuale atterraggio Napoli".

" 12.16-Si trasmette ad ~~ASRPr~~ ASRP la seguente nota:"Rientrate direttamente Guidonia.Magg.ZENNARO".

" 12.35-Si parla per telefono col Cap.Palmieri, Capo Equipaggio dell'idro ASRO?. Riferisce che è arrivato come ricognizione sino all'ultima posizione dell'ordine operativo e che a causa della chiusura comando parzializzatore olio, la temperatura di questo aveva raggiunto i 120°, pertanto ha creduto opportuno rientrare facendo osservazione lungo tutta la rotta di rientro per 3928 rotta ricerca. Sul posto ha notato alcune navi facenti stessa rotta, tra le quali una Liberty. Mare molto mosso con forza 4. Cielo coperto, visibilità 8 miglia. All'altezza di Gaeta ha vuto un guasto alla dinamo e non ha potuto più nè ricevere, nè trasmettere.

" 12.43-ASRP comunica la propria posizione a Ustica, conta di arrivare fra 20 minuti.

" 12.45-ASRS (Idrosoccorso di Catania) comunica propria posizione a Messina alle 12.37.

" 12.46-ASRQ comunica la nota seguente:"Iniziamo rastrellamento da Monte Circeo.

" 12.52-ASRP comunica che tutto va bene.

" 13?00-ASRP chiede bollettino di Guidonia.

" 13.01- ASRP comunica che sta facendo volo strumentale sopra le nubi alla quota di 3000 metri.

/.../

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

/.../

Ore 13.05-Si comunica il bollettino ad ASRP.
" 13.07-ASRP comunica la sua posizione a Frosinone.
" 13.14-ASRP Comunica che atterrerà fra 5 minuti.
" 13.17-ASRP Comunica di essere su Tivoli e chiude stazione.
" 13.20-ASRP atterra a Guidonia.
" 13.22-Si chiedono notizie all'A.C.C. . Rispondono che aerei americani sono in azione e che comunicheranno eventuali notizie.
" 13.25-ASRQ comunica la propria posizione a Capri e chiede eventuali ordini.
" 13.30-Si trasmette ad ASRQ la seguente nota:" Comunicate bollettino condizioni volo,mare,quota".
" 13.34-Si riceve dal C.C.R.S. di Catania il seguente tele:"00195/RV RIFR TELE 0557/RV CORRENTE 9 COMUNICASI CHE CANT 2 AT ORE 12.01 CAUSA CONDIZIONI VISIBILITA' HABET LASCIATO ZONA ASSEGNATAGLI./.ANCORA NON HABET RAGGIUNTO 39° 23'N E 13°28'E ET 39° 30'N ET 13°15'E/./Cap.MARCHESE/./
" 13.40-ASRS comunica che alle 13.17 si trovava sul punto 16°50'E e 38°40'N.
" 13.45-La B.A.O. comunica che il C.47 è stato trovato in località Ischia.
" 13.50-Si trasmette ad ASRQ la seguente nota:"Sospendete ricerche. Apparecchio C.47 trovato isola Ischia.Magg.ZENNARO".
" 13.51-Si trasmette una nota radio al C.C.R.S. Brindisi e Catania informandoli del ritrovamento del C.47.
" 14.05-ASRS accusa ricevuta della nota di rientro.
" 14.12-ASRS comunica che conta di arrivare a Taranto alle ore 14.20 e chiude stazione.
" 14.15-Il Comandante la Base Inglese di Ciampino ringrazia per telefono questo C.C.R.S. per l'opera prestata e considera chiuso la ricerca.
" 14.20-Si trasmette alla B.A.O. Ciampino e per conoscenza all'A.C.C. Malta il seguente tele:"0563/RV-RIFERIMENTO APPARECCHIO C/.47 "MODHO" KN122 PREGASI CONFERMARE LA NOTIZIA DELLA CADUTA DELL'AEREO SULL'ISOLA D'ISCHIA DANDOCI MAGGIORI DETTAGLI/./PREGASI RISPONDERE STESSO MEZZO/./C.C.R.S.ROMA".
" 14.40-Si riceve dal S.A.T.A. di Capodichino il seguente tele N°411:"SEGUITO ODD 409/479 DATA ODIERNA COMUNICASI CHE AT ORE 13.45 LA BASE OPERAZIONI AMERICANA AEROPORTO NAPOLI COMUNICAVA AT QUESTO S.A.T.A. CHE APPARECCHIO C.47 MODHO EST STATO AVVISTATO NELLA ZONA DELL'ISOLA D'ISCHIA/./SATA CAPODICHINO"
" 14.45-Si riceve da B.A.O. Ciampino il seguente tele:"AO 118-C.47 KN122 MODHO INDIVIDUATO ISOLA ISCHIA/./APPARECCHIO DISTRUTTO/./TUTTE 10 PERSONE DECEDUTE/./".
" 15.30-ASRQ atterra a Guidonia.-

L'UFFICIALE DI SERVIZIO
Ten. Allegretti

3927

Visto:
IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. Pil. ZENNARO Serafino)

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

" 13.[illegible] comunica la propria posizione a Capri e chiede eventuali ordini.
" 13.30-Si trasmette ad ASRQ la seguente nota:" Comunicate bollettino condizioni volo,mare,quota".
" 13.34-Si riceve dal C.C.R.S. di Catania il seguente tele:"00195/RV RIFE TELE 0557/RV CORRENTE 9 COMUNICASI CHE CANT 2 AT ORE 12.01 CAUSA CONDIZIONI VISIBILITA' HABET LASCIATO ZONA ASSEGNATAGLI/./ANCORA NON HABET RAGGIUNTO 39° 23'N E 13°28'E ET 39° 30'N ET 13°15'E/./Cap.MARCHESINI/./
" 13.40-ASRS comunica che alle 13.17 si trovava sul punto 16°50'E e 38°40'N.
" 13.45-La B.S.O. comunica che il C.47 è stato trovato in località Ischia.
" 13.50-Si trasmette ad ASRQ la seguente nota:"Sospendete ricerche. Apparecchio C.47 trovato isola Ischia.Magg.ZENNARO".
" 13.51-Si trasmette una nota radio al C.C.R.S. Brindisi e Catania informandoli del ritrovamento del C.47.
" 14.05-ASRS accusa ricevuta della nota di rientro.
" 14.12-ASRS comunica che conta di arrivare a Taranto alle ore 14.20 e chiude stazione.
" 14.15-Il Comandante la Base Inglese di Ciampino ringrazia per telefono questo C.C.R.S. per l'opera prestata e considera chiuse le ricerche.
" 14.20-Si trasmette alla B.S.O. Ciampino e per conoscenza all'A.C.C. Malta il seguente tele:"0563/RV-RIFERIMENTO APPARECCHIO C.47 "MODNO" KM122 PREGASI CONFERMARE LA NOTIZIA DELLA CADUTA DELL'AEREO SULL'ISOLA D'ISCHIA DANDOCI MAGGIORI DETTAGLI/./PREGASI RISPONDERE STESSO MEZZO/./C.C.R.S.ROMA".
" 14.40-Si riceve dal S.A.T.A. di Capodichino il seguente tele N°411:"SEGUITO ODD 409/479 DATA ODIERNA COMUNICASI CHE AT ORE 13.45 LA BASE OPERAZIONI AMERICANA AEROPORTO NAPOLI COMUNICAVA AT QUESTO S.A.T.A. CHE APPARECCHIO C.47 MODNO AST STATO AVVISTATO NELLA ZONA DELL'ISOLA D'ISCHIA/./SATA CAPODICHINO"
" 14.45-Si riceve da B.S.O. Ciampino il seguente tele:"AO 118-C.47 KM122 MODNO INDIVIDUATO ISOLA ISCHIA/./APPARECCHIO DISTRUTTO/./TUTTE 10 PERSONE DECEDUTE/./".
" 15.30-ASRQ atterra a Guidonia.-

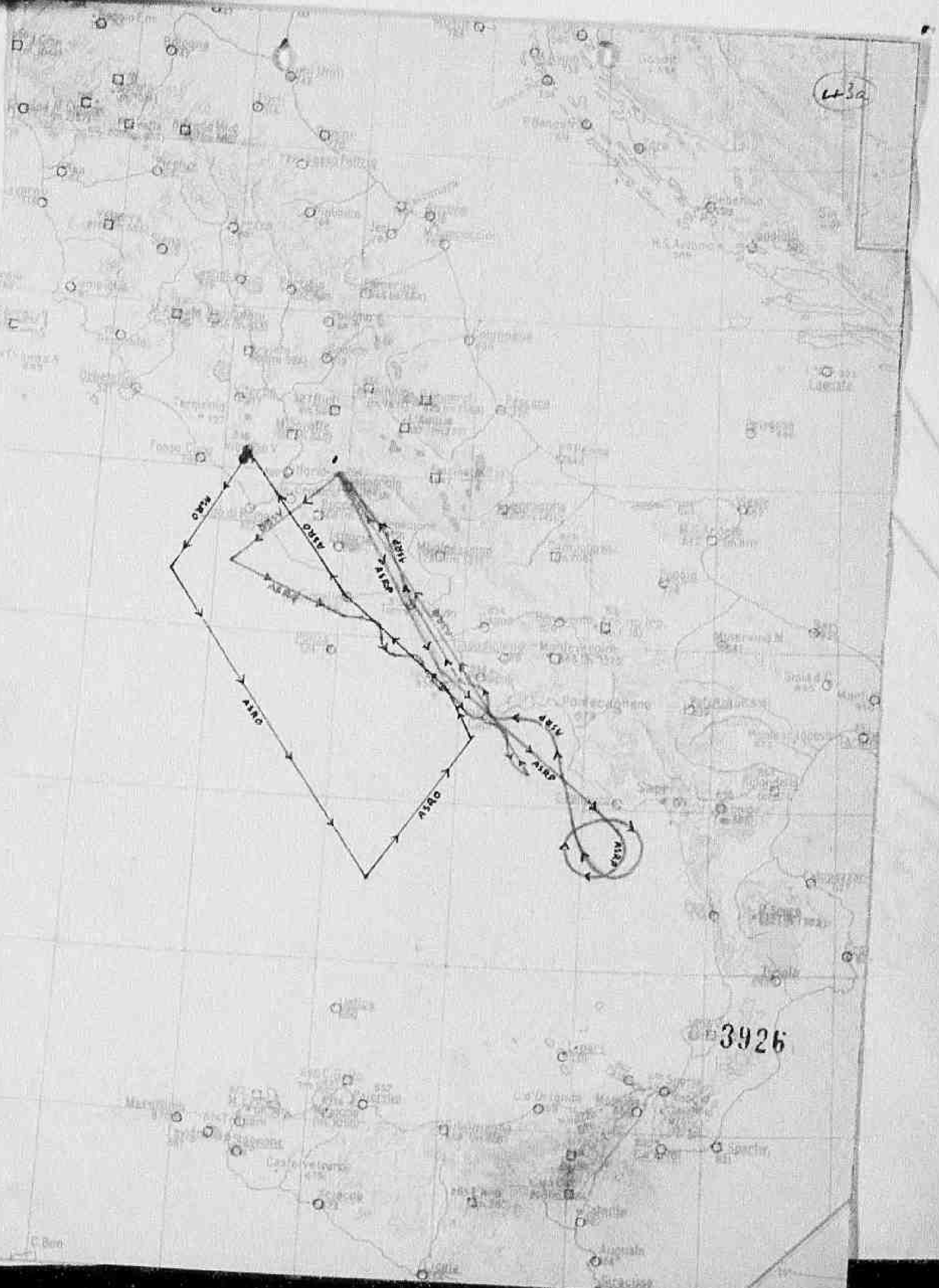
L'UFFICIALE DI SERVIZIO
Ten. Allegretti

Visto:
IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.r.n. Pil. ZENNARO Serafino)

3927

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

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



99/3 (42)
A634 (1)
H8/1/AIR.

From : Rescue Co-ordination Centre,
Linate (Milan) Airport,
Head Office.

To : A.F.S.C.

Date : 15th March, 1947.

Ref : 47/RS.

Subject : Report on the faults on the service from 28/2 to 14/3/47.

Rescue operations carried out during the fortnight: One operation was carried out on the 12/3/47 at the request of the Naval Ministry, Rome.

The information was received at 14.30 hrs; at 14.40 hrs the following operational order was transmitted to La Spezia:

"Seaplane base Cadimare and for information: Rescue Centre - Rome.- Air sea rescue Milan 1440/./ A rescue seaplane is to take off immediately and proceed to the area within the limits of the Islands of Capraia, Elba, Pianosa /./ A search is to be made for a vessel in distress /./ Call sign of aircraft ASRM/./ W/T liaison with HLI on 6500 K/C /./ Captain Merli".

The aircraft took off at 15.05 hrs and proceeded to the above mentioned area which it reached at 15.50 hrs; at 15.53 the following message was transmitted to the aircraft. " The ship in distress is of medium tonnage /./ The crew having abandoned ship is 6 miles east of Pianosa /./ Proceed immediately to this spot /./ Captain Merli ".

At 16.11 hrs the aircraft transmitted following message: "At 15.55 hrs we sighted, at 42° 35' North and 10° 17' East, a vessel with a 40° list to the left towed by four fishing boats on route 45° /./ Vessel seems to be fairly seaworthy/./ Other fishing boats from Longone are approaching /./ We signal position of the vessel in distress and continue to fly to and from the approaching fishing boats and the vessel which is being towed /./ The speed of the towing is approx 1 mile per hour /./ Sea choppy, wind W-SW 10 Km/h Good visibility".

At 16.33 the rescue sea-plane transmitted the following message:
" The vessel is the EXANTHIA of the American export lines /./ The towing is not being carried out by seven fishing boats /./ We ask for further instructions /./. Sea choppy, wind W)SW 10 Km /h , Good visibility /./".

This Command immediately informed the Naval Arsenal of La Spezia that, on the strength og the messages received new rescue vessels should proceed from Portoferraio and Leghorn.

Considering the impossibility of a landing owing to the condition of the sea and seeing that the naval rescue surface craft have the situation under control we ordered the rescue-sea plane to stay in the area until 17.25 giving us any eventual information.

Information about the personnel of the distressed vessel was 3425
17.14 hrs when the aircraft reported that the vessel was abandoned by the crew and that the crew was picked up by the towing vessels.

At 17.38 on the return journey the aircraft transmitted the following message.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 745017

Rescue operations carried out during the fortnight: One operation was carried out on the 12/3/47 at the request of the Naval Ministry, Rome.

The information was received at 14.30 hrs; at 14.40 hrs the following operational order was transmitted to La Spezia:

"Seaplane base Cadimare and for information: Rescue Centre - Rome.- Air sea rescue Milan 1140/./ A rescue seaplane is to take off immediately and proceed to the area within the limits of the Islands of Capraia, Elba, Pianosa /./ A search is to be made for a vessel in distress /./ Call sign of aircraft ASRL/./ W/T liaison with ILY on 6500 K/C /./ Captain Merli".

The aircraft took off at 15.05 hrs and proceeded to the above mentioned area which it reached at 15.50 hrs; at 15.53 the following message was transmitted to the aircraft. " The ship in distress is of medium tonnage /./ The crew having abandoned ship is 6 miles east of Pianosa /./ Proceed immediately to this spot /./ Captain Merli ".

At 16.11 hrs the aircraft transmitted following message: "At 15.35 hrs we sighted, at 42° 35' North and 10° 17' East, a vessel with a 40° list to the left towed by four fishing boats on route 45° /./ Vessel seems to be fairly seaworthy/./ Other fishing boats from Longone are approaching /./ We signal position of the vessel in distress and continue to fly to and from the approaching fishing boats and the vessel which is being towed /./ The speed of the towing is approx 1 mile per hour /./ Sea choppy, wind W-SW 10 Km/h Good visibility".

At 16.33 the rescue sea-plane transmitted the following message: " The vessel is the XANTHIA of the American export lines /./ The towing is not being carried out by seven fishing boats /./ We ask for further instructions /./. Sea choppy, wind W)SW 10 Km /h , Good visibility /./".

This Command immediately informed the Naval Arsenal of La Spezia that, on the strength of the messages received new rescue vessels should proceed from Portoferraio and Leghorn.

Considering the impossibility of a landing owing to the condition of the sea and seeing that the naval rescue surface craft have the situation under control we ordered the rescue-sea plane to stay in the area until 17.25 giving us any eventual information.

Information about the personnel of the distressed vessel was 3425 17.14 hrs when the aircraft reported that the vessel was abandoned by the crew and that the crew was picked up by the towing vessels.

At 17.38 on the return journey the aircraft transmitted the following message.

"17.25 hrs : XANTHIA's position 42° 39' North 10° 16' East/./ The vessel remains seaworthy and the towing is going well".

At 18.10 hrs, the A.S.R.L. alighted at La Spezia at evening dusk. Total flying hours - 3 hrs 05' - Mission Completed.

2. RESCUE TRAINING CARRIED OUT DURING THE FORTNIGHT. One operation carried out on the 1st March by Cant Z 506 19Ju of Cadimare along the route: Cadimare - San Remo - Capraia - Gorgona - Cadimare. In this exercise, chiefly carried out by RT using the short wave service, the following observations were made.

a) Communications on 5761Kc, permitting DF communication in a short time and with exactitude the rescue plane being either over S.Remo or Capraia. The DF transmission on the Monzate short wave provided exact bearings (214° over S. Remo and 171° over Capraia) with slight error (3o) on the second point but for a very

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

R

short time. This error can be imputed to a fault in the radio apparatus on board and not to the land D.F.
Bologna during the first position of the airplane was employed with other planes and did not give bearings. During the second position it provided a bearing, wrong by 20. Elmas (third
Elmas (third on short wave DF concerned with the exercise) did not reply to calls from the plane.
Total flying hours - 3 hours 50'. Position completed.
The Baltimores could not be employed in exercises due to the bad conditions of the Linate field.
3.

3. Supplies and Materials : Nothing new regarding rescue equipment for Baltimores. No further word about the high seas motorboats to be assigned to La Spezia.

4. Personnel at the Centre.
Sufficient number and adequately trained.

5. Telephone Communications.
Interruption in the circuits were brief except the Pisa and Rome circuits: for the former work is in progress at the Pisa airport itself. The latter does not work well since it has been passed through the Air Ministry Exchange. Unless steps are taken to connect this circuit directly with Centocelle Rescue Directorate, or to make it function as it should, this Command will have to communicate with Rome by radio alone, with the eventual consequences of delay in communications.
The eventual mistakes and inconveniences caused by details in the said communications would fall chiefly on the Inspectorate of Telecommunications, which has not troubled to listen to the Soccorso (which is against the passage of the lines through the I.A.M. exchange) and on this Command which accepts no responsibility. Nothing has been done by the Directorate of Telecommunications of No 1 Z.A.T. for amplifying the Genoa, Tunisi and Venice lines.

6. W.T. Communications.
Good results on 6500 Kc and on 4781 Kc on DF. The English specialists have finished their work on DF transmitters on the Massate short waves, which, except for a few repairs to the junction cables, functions very well.
Regarding the changing of the 350/2 with 320/ter we await concrete information.

translated by L.A.C. Dosi.

3924

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

CENTRO SOCCORSO
AEROSOCCORSO
UFFICIO COMANDO

Linate-Milano, li 15 Marzo 1947

(42)

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE

M I L A N O

Protocollo n°. 47/RS

OGGETTO: Relazione sullo svolgimento del servizio dal 28/2 al 14/3/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA GIORNATA: Una il giorno 12 c.m. su richiesta del Ministero Marina - Roma -.
La notizia è stata ricevuta alle ore 14,30; alle ore 14,40 è stato passato il seguente ordine di operazione a La Spezia:
""IDROBASE CAGLIARI e per conoscenza: CENTRALE SOCCORSO - ROMA - AEROSOCCORSO MILANO 1440 /./ UN IDROSOCCORSO DECOLLI IMMEDIATAMENTE PER RECARSI NELLA ZONA DELIMITATA DALLE ISOLE CAPRAIA - ELBA - PIANOSA /./ ALLA EFFETTUATA RICERCA DI UNA NAVE IN PERICOLO NAVIGAZIONE /./ NOMINATIVO AEREO ASRI /./ COLLEGAMENTO R.T. CON IDE SU 6500 KC /./ CAPITANO MERLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 15,05, si è portato nella zona prefissata che ha raggiunto alle ore 15,50; alle ore 15,53 è stata passata la seguente nota all'idrosoccorso:
""TIPO NAVE SINISTRATA TRASPORTO MEDIO TONNELLAGGIO /./ AT ORE 1230 EQUIPAGGIO ABBANDONATO NAVE TROVAVASI 6 MIGLIA EST PIANOSA /./ DIRIGETE SUBITO SU TALE PUNTO /./ CAPITANO MERLI""

Alle ore 16,11 l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:
""AT ORE 15,55 AVVISTIAMO IN 42°35' NORD ET 10°17'EST UN PIROSCAFO SBANDATO DI 40° A SINISTRA RINFORZATO POPPA 45° DA QUATTRO PESCHERECCI ALT RITENIAMO PIROSCAFO ANCORA BUONE CONDIZIONI GALLEGGIABILITA' ALT STIAMO DIRIGENDO SU ZONA ALTRI PESCHERECCI DA PORTO LONGONE ALT SEGNALIAMO PUNTO NAVE SINISTRATA FACENDO SPOLA TRA NUOVI PESCHERECCI ET ZONA NAVE A MIGLIOR CHIO ALT RICERCHIO PROSEGUE VELOCITA' CIRCA UN MIGLIO ALT MARE MOSSO VENTO W-SW KM.10 """

Alle ore 16,33 l'idrosoccorso lanciava il seguente messaggio:
""PIROSCAFO EST ATLANTICA DELL'AMERICAN EXPORT LINES ALT RINFORZATO EST ORA ESEGUITO DA SETTE PESCHERECCI ALT ROVESCIAMO ISTRUZIONI ALT MARE MOSSO VENTO W-SW 10 KM/h VISIBILITA' BUONA """

Questo Comando provvedeva ad informare immediatamente il Comando Marina di La Spezia che sulla scorta delle notizie fornite organizzava altri soccorsi da Portoferraio e Livorno.
In considerazione dell'impossibilità di un ammaraggio, date le condizioni del mare e della constatazione dei soccorsi marittimi ormai a buon punto, veniva passato l'ordine all'idrosoccorso di rimanere in zona sino alle ore 17,25 segnalando le eventuali novità.
Notizie sul personale della nave incidentata venivano passate alle ore 17,14 mentre l'aereo trasmetteva che il piroscafo era stato abbandonato dal per-

3923

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735017

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA GIORNATA: Una il giorno 12 c.m. su richiesta del Ministero Marina - Roma -.
La notizia è stata ricevuta alle ore 14,20; alle ore 14,40 è stato passato il seguente ordine di operazione a La Spezia:
""IDROBASE CAPRAIA e per conoscenza: CENTRALE SOCCORSO - ROMA - AEROSOCCORSO MILANO 1440 /./ UN IDROSOCCORSO RECARSI IMMEDIATAMENTE PER RECARSI NELLA ZONA DELIMITATA DALLE ISOLE CAPRAIA - ELBA - PIANOSA /./ SIA EFFETTUATA RICERCA DI UNA NAVE IN PERICOLO NAVIGAZIONE /./ NOMINATIVO AEREO AEHL /./ COLLEGAMENTO R.T. CON ILY SU 6500 KU /./ CAPITANO MORLI""

L'apparecchio ha decollato alle ore 15,05, si è portato nella zona prefissata che ha raggiunto alle ore 15,50; alle ore 15,53 è stata passata la seguente nota all'idrosoccorso:
""TIPO NAVE SINISTRATA TRASPORTO MEDIO TONNELLAGGIO /./ AT ORE 1230 EQUIPAGGIO ABBANDONATO NAVE TROVAVASI 6 MIGLIA EST PIANOSA /./ DIRIGERE SUBITO SU TALE PUNTO /./ CAPITANO MORLI""

Alle ore 16,11 l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:
""AT ORE 15,55 AVVISTIAMO IN 42°35' NORD ET 10°17'EST UN PIROSCAFO SBANDATO DI 40° A SINISTRA RILORCHIATO POTTA 45° DA QUATTRO PESCHERECCI ALT RITENIAMO PIROSCAFO ANCORA BUONE CONDIZIONI GALLEGGIABILITA' ALT STACCO DIRIGENDO SU ZONA ALTRI PESCHERECCI DA PORTO LONGONE ALT SORVOLIAMO PUNTO NAVE SINISTRATA PASSANDO SPESSO TRA NUOVI PESCHERECCI ET ZONA NAVE A RILORCHIO ALT RIMORCHIO PROCEDE VELOCITA' CIRCA UN MIGLIO ALT MARE MOSSO VENTO E-SE KM.10 ""

Alle ore 16,33 l'idrosoccorso lanciava il seguente messaggio:
""PIROSCAFO EST CLAUDIA DELL'AMERICAN EXPORT LINES ALT RILORCHIO DAP ORA ESEGUITO DA SEDICI PESCHERECCI ALT ROMANDIANO ISTRUZIONI ALT MARE MOSSO VENTO E-SE 10 KM/h VISIBILITA' BUONA ""

Questo Comando provvedeva ad informare immediatamente il Comando Marina di La Spezia che sulla scorta delle notizie fornite organizzava altri soccorsi da Portoferraio e Livorno.
In considerazione dell'impossibilità di un atterraggio, date le condizioni del mare e della constatazione dei soccorsi marittimi ormai a buon punto, veniva passato l'ordine all'idrosoccorso di rimanere in zona sino alle ore 17,25 segnalando le eventuali novità.
Notizie sul personale della nave incidentata venivano passate alle ore 17,14 quando l'aereo trasmetteva che il piroscafo era stato abbandonato dal personale che era stato raccolto dai natanti del rimorchio.
Alle ore 17,38 sulla via del ritorno, l'aereo trasmetteva il seguente messaggio:

3923

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

""ORE 17,05 POSIZIONE ESATTEZZA 42°30'NORD 10°15'EST ALT CALIBRAMENTO PIRO-SCAFO EST COSTANTE RILEVAMENTO PROCEDE REGOLARE """

Alle ore 18,10 l'ASRL ammarava a La Spezia alle ultime luci.
Totale ore di volo: 3h 05' - Esito positivo.

2°) - ESERCITAZIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 1° Marzo con il Cant.C.506 "49JU" di Cadimare sul percorso: Cadimare - S.Remo - Caprala - Borgona - Cadimare.
In tale esercitazione, che vertiva particolarmente sulle prove radiogoniometriche con apparati ad onde corte, si è potuto constatare:
a) - ottimo il collegamento su 6500 Kc. che è stato stabilito esattamente cinque minuti dopo la partenza dell'aereo;
b) - ottimo il collegamento su 4721 Kc. che ha permesso di radiogoniometrare in breve tempo e con esattezza l'idroscalo sia su S.Remo che sulla Caprala.
Il radiogoniometro ad onde corte di Lemnate ha fornito dei rilevamenti esatti (214° su S.Remo e 171° sulla Caprala) con una lieve incertezza (errore di 3°) sul secondo punto e per un brevissimo tempo. Tale errore però è da imputarsi ad un affievolimento della nota dell'apparato radio di bordo e non al radiogoniometro di terra.
Bologna, nella prima posizione dell'aereo era impegnata con altri velivoli e non ha passato rilevamenti. Nella seconda posizione ha fornito un rilevamento errato di 2°.
Elmas (terzo radiogoniometro ad onde corte interessato all'esercitazione) non ha risposto alle chiamate del velivolo.
Totale ore di volo: 3h 00' - Esito positivo.

I velivoli Baltimore non hanno potuto essere impiegati in esercitazioni a causa delle condizioni proibitive del campo di Linate.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.
Non si sa più nulla dei motoscafi d'altomare che dovevano essere assegnati a La Spezia.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e convenientemente addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni dei circuiti sono state brevi. Fanno eccezione quelli di Pisa e di Roma; per il primo sono in corso lavori presso l'Aeroporto di Pisa stesso.
Il secondo non funziona più a dovere da quando è stato fatto passare attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica.
Se non sarà provveduto a ricollegare direttamente tale circuito con la Direzione del Soccorso di Centocelle, o se non verranno presi provvedimenti atti a far funzionare come si deve tale circuito, questo Comando si vedrà costretto a comunicare con Roma solo tramite radio, con le relative conseguenze sulla tempestività delle comunicazioni.
Gli eventuali disguidi ed inconvenienti causati da ritardi in dette comunicazioni ricadranno esclusivamente sull'Ispettorato Telecomunicazioni che ne è stato reso edotto, ed interessati al Soccorso (dotti contrari al pre-

3922

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

In tale esercitazione, che vertiva particolarmente sulle prove radiogoniometriche con apparati ad onde corte, si è potuto constatare:
a) - ottimo il collegamento su 5900 Kc. che è stato stabilito esattamente cinque minuti dopo la partenza dell'aereo;
b) - ottimo il collegamento su 4781 Kc. che ha permesso di radiogoniometrare in breve tempo e con esattezza l'idroscalo aia su S.Remo che sulla Capraia.
Il radiogoniometro ad onde corte di Mascate ha fornito dei rilevamenti esatti (214° su S.Remo e 171° sulla Capraia) con una lieve incertezza (errore di 1°) sul secondo punto e per un brevissimo tempo. Tale errore però è da imputarsi ad un affievolimento della nota dell'apparato radio di bordo e non al radiogoniometro di terra.
Bologna, nella prima posizione dell'aereo era impegnata con altri velivoli e non ha passato rilevamenti. Nella seconda posizione ha fornito un rilevamento errato di 2°.
Elmas (terzo radiogoniometro ad onde corte interessato all'esercitazione) non ha risposto alle chiamate del velivolo.
Totale ore di volo : 3 h 00' - Esito positivo .

I velivoli Baltimore non hanno potuto essere impiegati in esercitazioni a causa delle condizioni proibitive del mare di Linate.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.
Non si sa più nulla dei motoscafi d'altura che dovevano essere assegnati a La Spezia.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e convenientemente addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni dei circuiti sono state brevi. Fanno eccezione quelli di Pisa e di Roma; per il primo sono in corso lavori presso l'Aeroporto di Pisa stesso.
Il secondo non funziona più a dovere da quando è stato fatto passare attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica.
Se non sarà provveduto a rimettere direttamente tale circuito con la Direzione del Soccorso di Centocelle, e se non verranno presi provvedimenti atti a far funzionare come si deve tale circuito, questo Comando si vedrà costretto a comunicare con Roma solo tramite radio, con le relative conseguenze sulla tempestività delle comunicazioni.
Gli eventuali disguidi ed inconvenienti causati da ritardi in dette comunicazioni ricadranno esclusivamente sull'Ispettorato Telecomunicazioni che non ha voluto ascoltare gli interessati al Soccorso (tutti contrari al passaggio delle linee attraverso il centralino del Ministero dell'Aeronautica) e sul quale questo Comando, fino da ora, scarica tutte le responsabilità.
Nulla è stato fatto dalla Direzione delle Telecomunicazioni della I^Z.A.T. per l'amplificazione delle linee di Genova, Torino e Venezia.

3922

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNO no. 785017

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Buoni i risultati su 5500 Kc. e su 4781/Kc. in radiogoniometria.
Gli specialisti inglesi hanno completato il lavoro sul radiogoniometro ad onde corte di Monzate che, salvo qualche ritocco ai cavi di allacciamento per la corrente, funziona molto bene.
Circa il cambio delle 350/2 con le 320/ter si è sempre in attesa di qualcosa di concreto.

IL CAPO C.O.R.S. DI MILANO
(Gen. [illegible])

Declassified E.O. 12356 Sect.on 3.3/NND No. 785017

0398

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

(41)
(T)

COPY OF METEOROLOGICAL CONDITIONS OF THE MIDDLE AND LOWER TYRRHENIAN ON 8.3.1947 BETWEEN 0800 - 1200 HRS.

At the Rescue Centre.

Weather conditions in the zone bounded by Nocera Terinese and the Circe on 8 March 1947 from 0800 - 1200 hrs.

Barometrical Situation : Ciclone centre at 0700 hrs N.W. Sardinia moving toward the middle of Tyrrhenian.

Frontal Situation : Occlusion of the aforesaid minimum at 0700 around Sardinia and the Sicily Canal moving at a velocity of 40 Km/hr in a SSE direction. At 1200, this turbulence reached the middle and lower parts of the Tyrrhenian and the relative coasts.

Weather Position. : At At 0800 hrs. Sky variable with 4-8 decim. cumulus, stratus cumulus and several isolated cumuli. Base 600-1000 m. Ground wind from S.W. 15-25 Km/hr. Winds at 1500-3000 m. 250-270° 30-45 Km/hr.

Visibility 4-8 Km reduced locally in the zone.

THE METEOROLOGIST
LICCARDI

At the Rescue Centre.

Mist and Fog - zero point approximately 2000 m. Rough Sea. 0800-1200 hrs. Gradual deterioration of weather in the considered zone. Rough sea with increased waves. Sky covered 10 dec. Cmulus, stratus cumulus and cumulus base 200-400 m. and locally inferior species over the country and the sea immediately in front of it. Fog probably 3000-3500 m. Heavy rain continues. Ground winds from S.W. 15-25 Km/hrs. Winds at 1500-3000 m from 240-260 degrees 40 Km/hrs. Visibility 3-6 Km reduced by thick mist, reduced to less than 1 Km. Zero point 2000 m. Sea disturbed.

THE METEOROLOGIST.
LICCARDI

- Trans. by L.A.C. COSTIGAN

A625
28/3 HQ/L/AIR.

3920
29/3.

COPIA DELLE CONDIZIONI METEREOLOGICHE DEL MEDIO
E BASSO TIRRENO DEL GIORNO 8.3.1937 DALLE ORE 08,00
ALLE ORE 12,00.

(41)

Alla Centrale Soccorso

Condizioni del tempo nella zona compresa tra Nocera Terinese e il Circeo nel giorno 8 marzo 1947 dalle ore 08,00 alle ore 1200.

Situazione barica -Nucleo ciclonico sistuato alle ore 07,00 a NW della Sardegna si portava alle ore 12,00 sul medio Tirreno.

Situazione frontologica.- Occlusione collegata al predette minimo alle ore 07,00 interessava la Sardegna ed Canale Sicilia si spostava con velocità di 40 Km./h in direzione NNE. Alle ore 12,00 detta perturbazione interessava il medio e il basso Tirreno e le Coste relative.

Situazione del tempo- Ore 08,00.Cielo varie con 4-8 decimi Cu, STC e qualche Cu-le isolato.Base 600-1000 M. Sommità 2000-2500 m. Venti al suelo da SW 15-25 Km/h Venti a 1500-3000m. 250-270° 30-45 Km/h.
Visibilità 4-8 Km. ridotta localmente per zone.

IL GEOFISICO
F.to M.LUCCARDI

Alla Centrale Soccorso

Previ di foschia e nebbia-Zero termino sui 2000 m. Mare mosso.
Ore 08,00-1200.Graduale peggioramento delle condizioni metereologiche per l'appressimarsi del Fronte nella zona considerata.Mare mosso con moto ondoso in aumento.Ore 12,00.Cielo coperto 10 decimi CU,STC e Cub base 200-400 m. e localmente anche inferiore specie zona campania e mare grosspiciente.Sommità probabile 3000-3500m.Piogge forti continue.Venti al suelo da SW 15-25 Km/h. Venti a 1500-3000 m. da 240-260 gradi 40-60 Km/h.Visibilità 3-6 Km. ridotta per foschia densa anche meno di 1 Km.Zero termino 2000 m.Mare agitato.

IL GEOFISICO
F.to M.LUCCARDI

5919

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

nel giorno 8 marzo 1947 dalle ore 08,00 alle ore 1200.

Situazione barica -Nucleo ciclonico siatuato alle ore 07,00 a NW della Sardegna si portava alle ore 12,00 sul medio Tirreno.

Situazione frontologica.- Occlusione collegata al predetto minimo alle ore 07,00 interessava la Sardegna ed Canale Sicilia si spostava con velocità di 40 Km./h in direzione SSE.Alle ore 12,00 detta perturbazione interessava il medio e il basso Tirreno e le Coste relative.

Situazione del tempo- Ore 08,00.Cielo vario con 4-8 decimi Cu, STC e qualche Cu-le isolato.Base 600-1000 M. Sommità 2000-2500 m. Venti al suolo da SW 15-25 Km/h Venti a 1500-3000m. 250-270° 30-45 Km/h.

Visibilità 4-8 Km. ridotta localmente per zone.

IL GEOFISICO

F.to M.LUCCARDI

Alla Centrale Soccorso

Previ di foschia e nebbia-Zero termine sul 2000 m. Mare mosso.

Ore 08,00-1200.Graduale peggioramento delle condizioni metereologiche per l'approssimarsi del fronte nella zona considerata.Mare mosso con moto ondoso in aumento.Ore 12,00.Cielo coperto 10 decimi CU,STC e Cub base 200-400 m. e localmente anche inferiore specie zona campania e mare procelente.Sommità probabile 3000-3500m.Piogge forti continue.Venti al suolo da SE 15-25 Km/h. Venti a 1500-3000 m. da 240-260 gradi 40-60 Km/h.Visibilità 3-6 Km. ridotta per foschia densa anche meno di 1 Km.Zero termico 2000 m.Mare agitato.

3519

IL GEOFISICO

F.to M.LUCCARDI

per copia conforme

Ten. Allegretti

Declassified e.o. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

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

From : Italian Air Force
Air Sea Rescue

To : General Staff 1st Unit Rome
Ministry of the Air Defence Inspectorate of telecommunications Rome
A.F.H.Q. I.A.A.S. A.F.C. 754 P.C. SCUIT Rome

Ref. : 2173 DIE

Date : 12th April 1947

REPORT OF SEARCH FOR THE AIRCRAFT I-AT MONTE RITO CRASHED AT TORRE DEL CIT. 3/3/47

Attached please find one copy of the report of the above mentioned case.

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE SERVICE
(Col. M.A.F.C. A. DEL CORTE)

Translated by I.A.A.S. 7037

28/3
A 6/9
mp
18/1/21
3918

(40a (7)

OBSERVATIONS OF THE RESEARCH AND RESCUE SERVICE CARRIED OUT

The mission was carried out very accurately by the Head of the Rome C.S.R.S. considering the bad visibility and the possibility that the plane, in its passage through the clouds, did not know its position. The fact that the stabilised route was more to the west than that taken by the plane has also been taken into consideration. Notice should be taken of the method adopted by the pilot for piercing the clouds (he was flying at 6500 feet at 10,20/2) and the consequent crash against high ground 900 meters, without having previously contacted Ciampino by R.T. to learn the true bearing and the height of the lower of the clouds. To negligence to take this precaution proved fatal. The work carried out by the Rome Air Sea Rescue Centre has been greatly obstructed by the almost complete ineffic acy of telephone communication, which, for some time now, has partially endangered communications between Centocelle and Rome.

Elimination of this very serious inconvenience, largely due to the underground telephone lines, is absolutely necessary.

We wish to acknowledge the gratitude shown by Allied Office for the cooperation given by the Italian Research and Rescue Service in carrying out researches.

N.B. The personnel employed in the research mission worked consecutively from 18,00 hrs. on the 9th until 15,30 hrs. on the 10/2/47

THE DIRECTOR OF THE SEARCH AND RESCUE CENTRE
(Col. A.A.F.M. A. DELL'ACQUA)

3917

Translated by L.A.C. [illegible]

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

0405

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle 12 Marzo 1947

(40)

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE-I° REPARTO
R O M A

AL MINISTERO DELLA DIFESA-AERONAUTICA
Ispettorato delle Telecomunicazioni
R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO DELL'A.F.
S.C. P/O BOULT
R O M A .

Prot. 21/3 III 14

OGGETTO: Relazione missione di ricerca del velivolo G 47-MORRO- caduto ad Ischia il giorno 6/3/47

Allegata si trasmette la relazione, in semplice copia, della missione di cui all'oggetto.

R. DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A. Arena)
3916

OSSERVAZIONI DELLA DIREZIONE SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

La missione è stata diretta molto accuratamente dal Capo del C.C.R.S. di Roma che in considerazione della cattiva visibilità e della possibilità che il velivolo volante tra le nubi non conoscesse esattamente la propria posizione.E' stato tenute anche in considerazione il fatto che il piano di volo citava una rotta più ad ovest di quella seguita dal velivolo. Si deve rilevare come il pilota abbia deciso di ferare le nubi(volava a 6500 piedi alle IO,26/Z)ed ha urtato il terreno in zona alta m.789)senza prima essere entrato in collegamento r.t.con Ciampino per conoscere il proprio rilevamento e l'altezza della base inferiore delle nubi.Tale mancata precauzione è stata fatale .

Il lavoro svolto dal C.C.R.S. di Roma è stato fortemente ostacolato dalla quasi completa inefficienza dei collegamenti telefonici che da qualche tempo compromettono giornalmente le comunicazioni tra Centocelle e Roma. Necessita che a tale gravissimo inconveniente,dovuto in gran parte al cattivo stato del cavo telefonico sotterraneo,sia eliminate.

Da segnalare la gratitudine degli Enti Alleati per la cooperazione data dal Servizio Ricerca e Soccorso Italiano nelle ricerche svolte.

Roma 12/3/47

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. A. Dal Monte)

3915

N.B.- Si segnala che il personale impegnato nella missione di ricerca ha svolto servizio ininterrotto dalle ore 18 del giorno 8 alle ore 15.30 del giorno 9/3/47.-

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

(406)

POSTA DA INVIARE ALLA COMMISSIONE ALLEATA NEL GIORNO 25/3/47

Prot. n° 2791/ ARM / 515 Coll. Invio pubblicazioni

GIORNALE UFFICIALE DEL 15 MARZO '47 DISPENSA 6
BOLLETTINO UFFICIALE " " " " " "
FOGLIO D' ORDINI N° 8 DEL 10 MARZO ' 47
RIVISTA AERONAUTICA N° 11 NOVEMBRE '46
" " " 1 GENNAIO '47

L'UFFICIALE ADDETTO
(Capitano A. A. Scelzo)

3914

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

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

From :- Air Headquarters Italy.

To :- H.Q. MEDIR. Copy to A.F.H.Q.

Ref :- AHQI/34401/2/Sigs

Date :- 19th March 1947

(39)

H/F CALLSIGNS FOR ITALIAN AIR ZONE FOURTH ADVISORY

not received

Reference is made to this H.Q. letter AHQI/34401/2/ Sigs dated 14th December 1946 to which I have not yet received a reply.

2. The C.C.A.'s centre at Catania has now commenced to operate and the question of callsigns to be used has now become a matter of urgency.

3. It is requested that a ruling be given by you on the proposal that the centres use the callsign A S I followed by one of the following letters X Y or Z and a number from 1 to 9.

This would then agree with callsigns in current use by the other Italian Air Zone Advisory Centres.

May a signalled reply stating your ruling as requested in para 3 be sent to this H.Q. as early as possible for onward transmission to the Italian authorities in view of the time delay in surface mail.

N.B. See encls 18A Part 3 + 37th Item Part.

24/3 A 3877

48/1/Int

Packer Jr

for Air Commodore,
Air Officer Commanding,
Air Headquarters Italy.

A.F.H.Q. Sub-Sec.

3913

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

Centocelle 17/3/1947

(38)

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'ITALIAN MILITARY
Affairs Section
A.F.S.S.
R O M A

Prot.N° 3237/116

Oggetto: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 17/3/47.-

Base	N°	Effic?	Ineffic.
BRINDISI	13	1	12
CADIMARE	2	2	-
1)-CAGLIARI	4	2	2
TARANTO	16	4	12
VENEZIA	2	1	1
VIGNA DI VALLE	4	1	3

1)-Uno dei due velivoli efficienti è distaccato a Venezia.

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto LECCE	1	Caccia	Efficiente
Aeroporto LINATE	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto GUIDONIA	1	Baltimore	Efficiente

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

CENTRO COORD. RICERCA E SOCCORSO ★ CENTOCELLE

(34)

Air Headquarters., R.A.F., Italy. BMAS/48/1/Air/AF.

W/T Callsigns for Italian Air Sea Rescue Aircraft 15th March 1947.

Reference is made to my letter AFSC/48/1/Air. dated 10th December 1946 to which I have not yet received a reply.

The C.C.R.S. centre at Catania has now commenced operating, and the question of the callsigns to be used is a matter of urgency.

It is requested that immediate authority be given for the use of the proposed callsigns as suggested in my letter namely:- ASR followed by one of the following letters X.Y. or Z. and a number 1 to 9.

This will then agree with the callsigns now in use at the other C.C.R.S. centres as listed below :-

Venice.	ASR plus H. J. or K. and the numbers 1 to 9.
Milan.	ASR plus L. M. or N. and the numbers 1 to 9.
Rome.	ASR plus O. P. or Q. and the numbers 1 to 9.
Brindisi.	ASR plus R. S. or T. and the numbers 1 to 9.
Klmas.	ASR plus U. V. or W. and the numbers 1 to 9.
Catania	ASR plus X Y or Z [illegible]

E.Boult

E.BOULT F/O.
for Air Vice Marshal.
Director,
Air Forces Sub Section.

3912

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

36

Director of Civil Affairs. War Office (C.A.2(B))
Hotel Victoria Northumberland Avenue,
London. W.C.2.

M&S/48/1/AIR/AF.

Italian Radio Facilities Publication. 14th March. 1947.

Sir,

Some time ago we received a request from you for any Italian Radio Facilities Publications etc, as listed in your 1911/C.A.2 (B) dated 14th October 1946. The Publication U.F.2. was despatched to you on 25th October 1946 under cover of our reference AFSC/620/Eq., but up until now I have been unable to trace any letter from you acknowledging receipt.

The above publication has now been reprinted, I am therefore enclosing for your information, a further copy of U.F.2. It is requested that you acknowledge receipt of same so that I can keep you supplied with any amendments that may be published.

I am,

Sir

Your obedient Servant

E.BOULF F/O.
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Section.

3911

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

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

(35)

From: Air Headquarters, Italy, R.A.F., C.M.F.

To: R.A.F. Unit, Olmedo (R.F.) G.M.F.
R.A.F. Station, Udine.
R.A.F. Station, Treviso.
Air Forces Sub Section, A.F.H.Q. Rome

Date: 11th March, 1947.

Ref: AH/3/100/AIR.

AIR MEDICAL AND WELFARE ORGANISATION
ITALY (GENERAL).

Attached herewith are two copies of AIR/M.E. Letter reference AIR/M.E.20/32/A.F.H. dated 28th February, 1947.

R. C. S. Lamont.
(R.C.S. Lamont), S/Ldr.,
for Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters, Italy,
ROYAL AIR FORCE, C.M.F.

Encl.

14/3
Imp. 1,500
48/1/Air.

3916

350

From:- Headquarters, Royal Air Force, Mediterranean and Middle East, Ismailia M.E.F.

To:- See Distribution List Below.

Date:- 28th February, 1947.

Ref:- MEMAC/S.206652/A.T.S.

AIR, SEA, AND LAND RESCUE ORGANISATION MEDME COMMAND.

Your attention is drawn to this Headquarters' letter of even reference dated 27th January, 1947. The attached Appendix "A" is provided to replace the original attachment supplied with the above letter.

2. Formations are to ensure that the details provided in the Appendix "A" are accurate and up to date, and that any changes which may occur are duly reported to this Headquarters, in accordance with paragraph 3 of this Headquarters' letter of even reference dated 27th September, 1946.

(P.A. [illegible])
Squadron Leader

Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., MEDME, ISMAILIA.

Distribution:-

External.

A.H.Q., Malta	(10)
A.H.Q., Levant	(15)
A.H.Q., East Africa	(10)
A.H.Q., Iraq	(10)
A.H.Q., Italy	(10)
H.Q. B.F., Aden	(10)
H.Q. 205 Group (Main)	(10)
H.Q., 205 Group (Advanced)	(10)
H.Q. RAF Mission Greece	(10)
RAF Station, Khartoum	(10)

Information Copies.

A.C.C. Egypt	(1)
A.C.C. Iraq	(1)
A.C.C. Sudan	(1)
A.C.C. Malta	(1)
A.C.C. South Arabia	(1)

Internal (For Information)

C. Mar. O.	(1)
Nav.I.	(1)
Ops III	(1)
Sigs I(a)	(1)
File (10 spare copies)	

3909

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

Your attention is drawn to this Headquarters' letter of even reference dated 27th January, 1947. The attached Appendix "A" is provided to replace the original attachment supplied with the above letter.

2. Formations are to ensure that the details provided in the Appendix "A" are accurate and up to date, and that any changes which may occur are duly reported to this Headquarters, in accordance with paragraph 3 of this Headquarters' letter of even reference dated 27th September, 1946.

(F.A. PENDREGGS)
Squadron Leader

Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., MIDEAST, ISMAILIA.

Distribution:-

External.

A.H.Q., Malta	(10)
A.H.Q., Levant	(15)
A.H.Q., East Africa	(10)
A.H.Q., Iraq	(10)
A.H.Q., Italy	(10)
H.Q. B.F., Aden	(10)
H.Q. 205 Group (Main)	(10)
H.Q., 205 Group (Advanced)	(10)
H.Q. RAF Mission Greece	(10)
RAF Station, Khartoum	(10)

Information Copies.

A.C.C. Egypt	(1)
A.C.C. Iraq	(1)
A.C.C. Sudan	(1)
A.C.C. Malta	(1)
A.C.C. South Arabia	(1)
A.C.C. East Africa	(1)
Air Ministry (D.D. Rescue)	(1)
B.O.A.C. Cairo.	(1)

Internal (For Information)

C. Mar. O.	(1)
Nav.I.	(1)
Ops III	(1)
Sigs I(a)	(1)
File (10 spare copies)	

3909

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

MED/M.S. COMMAND.

AIR SEA LAND RESCUE ORGANISATION

APPENDIX "A".

1. A.H.Q., MALTA.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Malta'. - 30°00'N. at the Prime Meridian to 30°00'N., at the Prime Meridian to 30°00'N, 20°00'E. to 39°20'N, 20°00'E. thence coastwise to 45°30'N. 13°30'E. to 46°00'N. to 14°00'E. to 47°00'N, 12°00'E. to 47°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 05°00'E. to 42°00'N. 03°13'E. thence coastwise to the Prime Meridian.

(2) Position of Facilities. - R.A.F. Luqa, R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Malta at R.A.F. Luqa co-ordinating control through R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas and J.A.T.C. Marseilles, and for marine rescue through Royal Navy, Malta, and J.A.T.C. Marseilles for French naval assistance.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancaster, Anson, Royal Navy Sea Otters, Italian Cant and French Flying Boat.

(5) Rescue Equipment . - 1 Airborne Lifeboat Mk.IIA and 4 sets Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Lindholme) at Luqa.

(6) Other Rescue Facilities. - 1 R.A.F. Launch (SX 38R) available, Naval co-operation from Malta; French naval and air co-operation through J.A.T.C. Marseilles as follows:-
3 Flying boats located St. Mandrier (Near Toulon),
1 Flying, boat at Karouba (Tunisia)
1 Flying boat at Arzew (Algeria),
with 3 marine launches located South of France; 1 at St. Trope, 1 Port Ventres and 1 at Toulon, and 2 launches located at Ajacio (Corsica), Land, Desert or Mountain Search and Rescue at R.A.F., Castel Benito through liaison with the British Army.

2. A.H.Q., ITALY.

(1) Area Covered is within the area of control of A.C.C. Malta.

3908

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

12°00'E. to 47°00'N. 05°00'E. to 42°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 03°15'E. thence coastwise to the Prime Meridian.

(2) Position of Facilities. - R.A.F. Luqa. R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Malta at R.A.F. Luqa co-ordinating control through R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas and J.A.T.C. Marseilles, and for marine rescue through Royal Navy, Malta, and J.A.T.C. Marseilles for French naval assistance.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancaster, Anson, Royal Navy Sea Otters, Italian Cant and French Flying Boat.

(5) Rescue Equipment . - 1 Airborne Lifeboat Mk.IIA and 4 sets Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Lindholme) at Luqa.

(6) Other Rescue Facilities. - 1 R.A.F. Launch (SX RSR) available, Naval co-operation from Malta; French naval and air co-operation through J.A.T.C. Marseilles as follows:-
3 Flying boats located St. Maudrier (Near Toulon),
1 Flying, boat at Karouba (Tunisia)
1 Flying boat at Arnew (Algeria),
with 3 marine launches located South of France; 1 at St. Trope, 1 Port Ventres and 1 at Toulon, and 2 launches located at Ajacio (Corsica), Land, Desert or Mountain Search and Rescue at R.A.F., Castel Benito through liaison with the British Army.

3908

2. A.H.Q., ITALY.

(1) Area Covered is within the area of control of A.C.C. Malta.

(2) Position of Facilities. - I.A.F. Taranto, I.A.F. Brindisi, I.A.F. Venice, I.A.F. La Spezia, I.A.F. Elmas, R.A.F. Udine.

Cont../2

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

2. A.H.Q., ITALY. (Cont.)

(3) Controlling Authority.- Area Control Centre, Malta when required co-ordinating I.A.F. Units under direct control of C.A.V. Rome, who in turn, co-ordinate when required R.A.F. Units through R.A.F. Ciampino (Rome) and in N.E. Italy through R.A.F. Udine.

(4) Air/Marine Craft Types. - I.A.F. aircraft Cants 501 and 506, with available R.A.F. aircraft in N.E. Italy. Italian ASR Launches located 2 Venice 2 Spezia, 1 Elmas and likely to be operationally serviceable during March. One fast launch available in emergency from R.A.S.C. Water Transport Company Trieste.

(5) Rescue Equipment. - NIL.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Italian Navy through C.A.V. Rome land search and rescue through Carabiniori Frontier Guards and Alpine Association huts who have special mountain rescue teams located throughout route Udine to Vienna.

3. H.Q., 205 GROUP (FAYID).

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Egypt' 39°20'N, 20°00'E. to 22°00'N. 20°00'E. to 22°00'N. 39°00'E. to 33°30'N. 39°00'E. thence along Syrian and Lebanese boundaries to 33°03'N, 35°08'E. thence coastwise to 40°45'N. 26°04'E. thence along the Greek boundary to 39°20'N, 20°00'E.

3907

(2) Position of Facilities. - RAF El Adem, RAF Fayid, RAF Kabrit, RAF Shallufa (through "Operations Room" H.Q., 205 Group - Fayid).

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt'.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Lancasters, Dakotas.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets of Apparatus Sea Rescue Type 1 Mk.II (Lindholme) Supply dropping containers held in quantity.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation in Mediterranean through A.C.C., Malta, RAF Aqir

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

aircraft in N.E. Italy. Italian ASR launches located 2 Venice 2 Spezia, 1 Vlmas and likely to be operationally serviceable during March. One fast launch available in emergency from R.A.F.C. Water Transport Company Trieste.

(5) Rescue Equipment. - NIL.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Italian Navy through C.S.A.V. Rome land search and rescue through Carabinieri Frontier Guards and Alpine Association huts who have special mountain rescue teams located throughout route Udine to Vienna.

3. H.Q., 205 GROUP (FAYID).

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Egypt' 39°20'N, 20°00'E. to 22°00'N. 20°00'E. to 22°00'N. 39°00'E. to 33°30'N. 39°00'E. thence along Syrian and Lebanese boundaries to 33°03'N, 35°08'E. thence coastwise to 40°45'N. 26°04'E. thence along the Greek boundary to 39°20'N, 20°00'E.

3907

(2) Position of Facilities. - RAF El Adem, RAF Fayid, RAF Kabrit, RAF Shallufa (through "Operations Room" H.Q., 205 Group - Fayid).

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt'.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Lancasters, Dakotas.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets of Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Lindholme) Supply dropping containers held in quantity.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation in Mediterranean through A.C.C., Malta, RAF Aqir Senior Naval Officer-Haifa), and RAF Hassani (Senior Naval Officer - Piraeus). Naval co-operation Red Sea through ACC Aden (Senior Naval Officer -Aden). Great Bitter Lakes through RAF Ismailia and RAF Kasfareet. Further Air Assistance obtainable through Operations Room (205 Group), RAF Hassani. RAF Aqir. Land rescue assistance available from RAF El Adem RAF Benina British Army, Egyptian Police, Egyptian

Cont../3

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

3. H.Q., 205 GROUP (FAYID) (Cont.)

(6)(Cont.) Camel Corp, Egyptian Frontier Guards. Liaison is maintained with an R.A.S.C. Dropping Unit, who afford facilities for the packing of supplies and provision of despatch personnel.

4. HEADQUARTERS RAF MISSION GREECE.

(1) Area Covered - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt.'

(2) Position of Facilities - R.H.A.F. Eleusis, R.H.A.F. Heraklion (Crete), R.H.A.F. Piraeus.

(3) Controlling Authority. - Area Control Egypt co-ordinating control through R.A.F. Hassani.

(4) Air/Marine Craft Types. - Wellington, R.H.A.F. Pinnaces at Piraeus and Heraklion.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets Lindholme Gear Mk. II R.H.A.F. Eleusis.

(6) Other Rescue Facilities. Liaison with Senior Naval Officer Piraeus and Naval co-operation from Malta and ground search and rescue from British Army Forces in Greece where located, if required.

5. A.H.Q., IRAQ.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Iraq'. 33°30'N, 39°00'E. to 22°00'N, 39°00'E. to 22°00'N. 60°00'E. thence Northwards along Meridian 60°00'E. to Persian Coast and thence coastwise round the Persian Gulf and Iraq boundary to 33°30'N, 39°00'E.

3908

(2) Position of Facilities. - Iraq Communication Flight RAF Habbaniya.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Iraq and RAF Habbaniya co-ordinating marine rescue through RAF Bahrein. (Senior Naval Officer Persian Gulf.)

(4) Air/Marine Craft Types. - Venturas, Arsons, Tempests, Mk. II RAF launches at Basra.

(5) Rescue Equipment. - Parachute Supply Dropping Containers.

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

(2) Position of Facilities - R.H.A.F. Eleusis, R.H.A.F. Heraklion (Crete), R.H.A.F. Piraeus.

(3) Controlling Authority. - Area Control Egypt co-ordinating control through R.A.F. Hussani.

(4) Air/Marine Craft Types. - Wellington, R.H.A.F. Pinnaces at Piraeus and Heraklion.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets Lindholme Gear Mk.II R.H.A.F. Eleusis.

(6) Other Rescue Facilities. Liaison with Senior Naval Officer Piraeus and Naval co-operation from Malta and ground search and rescue from British Army Forces in Greece where located, if required.

5. A.H.C., IRAQ.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Iraq'. 33°30'N, 39°00'E. to 22°00'N, 39°00'E. to 22°00'N. 60°00'E. thence Northwards along Meridian 60°00'E. to Persian Coast and thence coastwise round the Persian Gulf and Iraq boundary to 33°30'N, 39°00'E.

3906

(2) Position of Facilities. - Iraq Communication Flight RAF Habbaniya.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Iraq and RAF Habbaniya co-ordinating marine rescue through RAF Bahrein. (Senior Naval Officer Persian Gulf.)

(4) Air/Marine Craft Types. - Venturas, Ansons, Tempests. Mk. ASR launches at Basra.

(5) Rescue Equipment. - Parachute Supply Dropping Containers.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Royal Navy Captain in Charge, Bahrein, for available vessels when required; use of transport aircraft if required, and ground search rescue parties at Habbaniya, and Shaibah. Contact with Political Resident, Persian Gulf, at Bahrein. 5 target towing launches at Basra (2x ASR), available through RAF Shaibah.

Cont../4

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NSD No. 750017

6. B.F., ADEN.

(1) Area Covered by Area Control Centre South Arabia. 22°00'N, 39°00'E, to 22°00'N, 60°00'E. to 04°00'N, 60°00'E. to 04°00'N, 39°00'E, to 22°00'N, 39°00'E.

(2) Position of Facilities - R.A.F. Khormaksar.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Southern Arabia at Steamer Point Aden.

(4) Air/Marine Craft Types. Wellington, Mosquito, Albacore.

(5) Rescue Equipment - 2 sets Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) and Supply Droppers at R.A.F. Khormaksar.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation through Naval Officer in Charge, Aden. Land forces for search and rescue available through Service and local Government sources at Masirah; Salalah Riyan, Eastern and Western Aden Protectorates, Berbeisa, Djibouti.

7. A.H.Q., EAST AFRICA.

(1) Area Covered by Area Control Centre East Africa. 04°00'N, 50°00'E. to 10°00'S. 50°00'E along latitude 10°00'S. Eastward to the boundary of the Belgian Congo thence following this boundary Northward to Latitude 04°00'N to 04°00'N, 50°00'E.

(2) Position of Facilities. - East Africa Communications Flight, R.A.F. Eastleigh; Possibility of civil assistance from the East African Airways Company. 3905

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, East Africa at R.A.F. Eastleigh.

(4) Air/Marine Craft Types. - Ansons.

Rescue Equipment.

(5) Apparatus Sea Rescue Type A. Mk.II (Lindholme) and parachute supply packs at EAF Kisumu and Mombasa.

(6) Other Rescue Facilities. - Two vessels, Royal Navy, available through Captain in Charge, Kilindini, Mombasa. Ground search through local Government officials in towns and villages. Mobile surgical team based No.87 General Hospital, Nairobi,

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

Aircraft Rescue Types. Wellington, Mosquito, Albacore.

(5) Rescue Equipment - 2 sets Apparatus Sea Rescue Type "A" Mk.II (Lindholme) and Supply Droppers at R.A.F. Khormaksar.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation through Naval Officer In Charge, Aden. Land forces for search and rescue available through Service and local Government sources at Mukeiras; Salalah Qiyun, Eastern and Western Aden Protectorates, Hargeisa, Djibouti.

7. A.M.S., EAST AFRICA.

(1) Area Covered by Area Control Centre East Africa. 04°00'N, 50°00'E. to 10°00'S. 50°00'E along latitude 10°00'S. Eastward to the boundary of the Belgian Congo thence following this boundary Northward to Latitude 04°00'N to 04°00'N, 50°00'E.

(2) Position of Facilities. - East African Communications Flight, R.A.F. Eastleigh; Possibility of civil assistance from the East African Airways Company. 3905

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, East Africa at R.A.F. Eastleigh.

(4) Air/Marine Craft Types. - Ansons.

(5) Rescue Equipment. Apparatus Sea Rescue Type A. Mk.II (Lindholme) and parachute supply packs at RAF Kisumu and Mombasa.

(6) Other Rescue Facilities. - Two vessels, Royal Navy, available through Captain in Charge, Kilindini, Mombasa. Ground search through local Government officials in towns and villages. Mobile surgical team based No.87 General Hospital, Nairobi, available for air transportation to scene of incident.

Cont.../5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NNB no. 785017

8. R.A.F. KHARTOUM.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Sudan'. 22°00'N, 25°00'E, to 22°00'N, 39°00'E. to 04°00'N, 39°00'E. thence Westwards along to 04°00'N, to the boundary of the Belgian Congo and Anglo-Egyptian Sudan, continuing Northwards along the Sudanese boundary to 22°00'N, 25°00'E.

(2) Position of Facilities. - RAF Station Khartoum.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Sudan situated at RAF Khartoum.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Wellington.

(5) Rescue Equipment. - Supply Dropping Containers. Mk.VS.

(6) Other Rescue Facilities. - Consist of co-operation with British Military Service, Sudan Defence Force, Sudan Police, District Commissionaires, and Sudan Railways.

9. A.H.Q., LEVANT.

(1) Area Covered. - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt'.

(2) Position of Facilities. - Lancasters at Ein Shemer, Halifax aircraft at Aqir.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt', in co-operation with RAF Station Aqir.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancasters Mk.III Halifax. 3904

(5) Rescue Equipment. - 6 Airborne Lifeboats Mk.IIA 10 set of Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) - 17 Land supply dropping containers.

(6) Other rescue facilities. - Local liaison with Royal Navy at Haifa. Palestine Police launches. Land rescue assistance available from British Army, Transjordan Frontier Force, Palestine Police, Arab Legion. This assistance is obtainable through RAF Station Aqir.

(P.A. PENTYCROSS)
Squadron Leader,

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

Sudan situated at RAF Khartoum.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Wellington.

(5) Rescue Equipment. - Supply Dropping Containers. Mk.VB.

(6) Other Rescue Facilities. - Consist of co-operation with British Military Service, Sudan Defence Force, Sudan Police, District Commissionaires, and Sudan Railways.

9. A.H.Q., LEVANT.

(1) Area Covered. - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt'.

(2) Position of Facilities. - Lancasters at Ein Shemer, Halifax aircraft at Aqir.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt', in co-operation with RAF Station Aqir.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancasters Mk.III Halifax. 3904

(5) Rescue Equipment. - 6 Airborne Lifeboats Mk.IIA 10 set of Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Hindhelme) - 17 land supply dropping containers.

(6) Other rescue facilities. - Local liaison with Royal Navy at Haifa, Palestine Police launches. Land rescue assistance available from British Army, Transjordan Frontier Force, Palestine Police, Arab Legion. This assistance is obtainable through RAF Station Aqir.

(P.A. PENTYCROSS)
Squadron Leader,

for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., MEDME, ISMAILIA, MEF.

Declassified by A.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

From:- Headquarters, Royal Air Force, Mediterranean and Middle East, Ismailia M.E.F.

To:- See Distribution List Below.

Date:- 28th February, 1947.

Ref:- MEDME/S.206652/A.T.S.

AIR, SEA, AND LAND JOINT ORGANISATION MED/ME COMMAND.

Your attention is drawn to this Headquarters' letter of even reference dated 27th January, 1947. The attached Appendix "A" is provided to replace the original attachment supplied with the above letter.

2. Formations are to ensure that the details provided in the Appendix "A" are accurate and up to date, and that any changes which may occur are duly reported to this Headquarters, in accordance with paragraph 3 of this Headquarters' letter of even reference dated 27th September, 1946.

(F.A. [redacted])
Squadron Leader

Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., MEDME, ISMAILIA.

Distribution:-

3903

External.

A.H.Q., Malta	(10)
A.H.Q., Levant	(15)
A.H.Q., East Africa	(10)
A.H.Q., Iraq	(10)
A.H.Q., Italy	(10)
H.Q. B.F., Aden	(10)
H.Q. 205 Group (Main)	(10)
H.Q., 205 Group (Advanced)	(10)
H.Q. RAF Mission Greece	(10)
RAF Station, Khartoum	(10)

Information Copies.

A.C.C. Egypt	(1)
A.C.C. Iraq	(1)
A.C.C. Sudan	(1)
A.C.C. Malta	(1)
A.C.C. South Arabia	(1)
A.C.C. East Africa	(1)

Internal (For Information)

C. Mar. C.	(1)
Mar.I.	(1)
Ops III	(1)
Sigs I(a)	(1)
File (10 spare copies)	

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

AIR, SEA, AND LAND RESCUE ORGANISATION MIDDLE EAST COMMAND.

Your attention is drawn to this Headquarters' letter of even reference dated 27th January, 1947. The attached Appendix "A" is provided to replace the original attachment supplied with the above letter.

2. Formations are to ensure that the details provided in the Appendix "A" are accurate and up to date, and that any changes which may occur are duly reported to this Headquarters, in accordance with paragraph 3 of this Headquarters' letter of even reference dated 27th September, 1946.

(F.A. [illegible])
Squadron Leader

Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., [illegible], ISMAILIA.

3903

Distribution:-

External.

A.H.Q., Malta	(10)
A.H.Q., Levant	(15)
A.H.Q., East Africa	(10)
A.H.Q., Iraq	(10)
A.H.Q., Italy	(10)
H.Q. B.F., Aden	(10)
H.Q. 205 Group (Main)	(10)
H.Q., 205 Group (Advanced)	(10)
H.Q. RAF Mission Greece	(10)
RAF Station, Khartoum	(10)

Information Copies.

A.C.C. Egypt	(1)
A.C.C. Iraq	(1)
A.C.C. Sudan	(1)
A.C.C. Malta	(1)
A.C.C. South Arabia	(1)
A.C.C. East Africa	(1)
Air Ministry (D.D. Rescue)	(1)
B.C.A.C. Cairo.	(1)

Internal (For Information)

C. Mar. O.	(1)
Mar.I.	(1)
Ops III	(1)
Sigs I(a)	(1)
File (10 spare copies)	

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 750017

MED/M.E. COMMAND.

AIR SEA LAND RESCUE ORGANISATION

APPENDIX "A".

1. A.H.Q., MALTA.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Malta'. - 40°00'N. at the Prime Meridian to 30°00'N., at the Prime Meridian to 30°00'N, 20°00'E. to 39°20'N, 20°00'E. thence coastwise to 45°30'N. 13°30'E. to 46°00'N. to 14°00'E. to 47°00'N, 12°00'E. to 47°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 03°13'E. thence coastwise to the Prime Meridian.

(2) Position of Facilities. - R.A.F. Luqa. R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Malta at R.A.F. Luqa co-ordinating control through R.A.F., Castel Benito, R.A.F., Elmas and J.A.T.C. Marseilles, and for marine rescue through Royal Navy, Malta, and J.A.T.C. Marseilles for French naval assistance.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancaster, Anson, Royal Navy Sea Otters, Italian Cant and French Flying Boat.

(5) Rescue Equipment . - 1 Airborne Lifeboat Mk.IIA and 4 sets Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Linholme) at Luqa.

(6) Other Rescue Facilities. - 1 R.A.F. Launch (MK ASR) available, Naval co-operation from Malta; French naval and air co-operation through J.A.T.C. Marseilles as follows:-
3 Flying boats located St. Mandrier (Near Toulon),
1 Flying, boat at Khrouba (Tunisia)
1 Flying boat at Arzew (Algeria),
with 3 marine launches located South of France; 1 at St. Trope, 1 Port Ventres and 1 at Toulon, and 2 launches located at Ajacio (Corsica), Land, Desert or Mountain Search and Rescue at R.A.F., Castel Benito through Liaison with the British Army.

3902

2. A.H.Q., ITALY.

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

12°00'E. to 47°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 06°00'E. to 42°00'N. 03°13'E. thence coastwise to the Prime Meridian.

(2) Position of Facilities. - R.A.F. Luqa. R.A.F., Castol Benito, R.A.F., Elmas.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Malta at R.A.F. Luqa co-ordinating control through R.A.F., Castol Benito, R.A.F., Elmas and J.A.T.C. Marseilles, and for marine rescue through Royal Navy, Malta, and J.A.T.C. Marseilles for French naval assistance.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancaster, Anson, Royal Navy Sea Otters, Italian Cant and French Flying Boat.

(5) Rescue Equipment . - 1 Airborne Lifeboat Mk.IIA and 4 sets Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Lindholme) at Luqa.

(6) Other Rescue Facilities. - 1 R.A.F. Launch (MX ASR) available, Naval co-operation from Malta; French naval and air co-operation through J.A.T.C. Marseilles as follows:-
3 Flying boats located St. Maudrier (Near Toulon),
1 Flying, boat at Karouba (Tunisia)
1 Flying boat at Arzew (Algeria),
with 3 marine launches located South of France; 1 at St. Tropé, 1 Port Ventres and 1 at Toulon, and 2 launches located at Ajacio (Corsica), Land, Desert or Mountain Search and Rescue at R.A.F., Castol Benito through liaison with the British Army.

3902

2. A.H.Q., ITALY.

(1) Area Covered is within the area of control of A.C.C. Malta.

(2) Position of Facilities. - I.A.F. Taranto, I.A.F. Brindisi, I.A.F. Venice, I.A.F. La Spezia, I.A.F. Elmas, R.A.F. Udine.

Cont../2

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

2. A.H.Q., ITALY. (Cont.)

(3) Controlling Authority.- Area Control Centre, Malta when required co-ordinating I.A.F. Units under direct control of C.A.V. Rome, who in turn, co-ordinate when required R.A.F. Units through R.A.F. Ciampino (Rome) and in N.E. Italy through R.A.F. Udine.

(4) Air/Marine Craft Types. - I.A.F. aircraft Cants 501 and 506, with available R.A.F. aircraft in N.E. Italy. Italian ASR launches located 2 Venice 2 Spezia, 1 Elmas and likely to be operationally serviceable during March. One fast launch available in emergency from R.A.S.C. Water Transport Company Trieste.

(5) Rescue Equipment. - NIL.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Italian Navy through C.A.V. Rome land search and rescue through Carabiniori Frontier Guards and Alpine Association huts who have special mountain rescue teams located throughout route Udine to Vienna.

3. H.Q., 205 GROUP (M.E.D.).

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Egypt' 39°20'N, 20°00'E. to 22°00'N. 20°00'E. to 22°00'N. 39°00'E. to 33°30'N. 39°00'E. thence along Syrian and Lebanese boundaries to 33°03'N, 35°08'E. thence coastwise to 40°45'N. 26°04'E. thence along the Greek boundary to 39°20'N, 20°00'E.

3901

(2) Position of Facilities. - R/T El Adem, R/T Fayid, R/T Kabrit, R/T Shallufa (through "Operations Room" H.Q., 205 Group - Fayid).

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt'.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Lancasters, Dakotas.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets of Apparatus Sea Rescue Type A. MK.II (Lindholme) Supply dropping containers held in quantity.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation in Mediterranean through A.C.C., Malta, R/T Acir Senior Naval Officer-Haifa), and R/T Hassani

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

located 2 Venice 2 Spezia, 1 Elmas and likely to be operationally serviceable during March. One fast launch available in emergency from R.A.S.C. Water Transport Company Trieste.

(5) Rescue Equipment. - NIL.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Italian Navy through C.A.V. Rome land search and rescue through Carabinieri Frontier Guards and Alpine Association huts who have special mountain rescue teams located throughout route Udine to Vienna.

3. H.Q., 205 GROUP (FAYID).

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Egypt' 39°20'N, 20°00'E. to 22°00'N. 20°00'E. to 22°00'N. 39°00'E. to 33°30'N. 39°00'E. thence along Syrian and Lebanese boundaries to 33°03'N, 35°08'E. thence coastwise to 40°45'N. 26°04'E. thence along the Greek boundary to 39°20'N, 20°00'E.

(2) Position of Facilities. - RAF El Adem, RAF Fayid, RAF Kabrit, RAF Shallufa (through "Operations Room" H.Q., 205 Group - Fayid). 3901

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt'.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Lancasters, Dakotas.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets of Apparatus Sea Rescue Type A Mk.II (Lindholme) Supply dropping containers held in quantity.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation in Mediterranean through A.C.C., Malta, RAF Aqir Senior Naval Officer-Haifa), and RAF Hassani (Senior Naval Officer - Piraeus). Naval co-operation Red Sea through ADC Aden (Senior Naval Officer -Aden). Great Bitter Lakes through RAF Ismailia and RAF Kasfareet. Further Air Assistance obtainable through Operations Room (205 Group), RAF Hassani, RAF Aqir. Land rescue assistance available from RAF El Adem RAF Benina British Army, Egyptian Police, Egyptian

Cont../3

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

3. H.Q., 205 GROUP (FAYID) (Cont.)

(6)(Cont.) Camel Corp, Egyptian Frontier Guards. Liaison is maintained with an R.A.S.C. Dropping Unit, who afford facilities for the packing of supplies and provision of despatch personnel.

4. HEADQUARTERS RAF MISSION GREECE.

(1) Area Covered - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt.'

(2) Position of Facilities - R.H.A.F. Eleusis, R.H.A.F. Heraklion (Crete), R.H.A.F. Pirneus.

(3) Controlling Authority. - Area Control Egypt co-ordinating control through R.A.F. Heasani.

(4) Air/Marine Craft Types. - Wellington, R.H.A.F. Pinnaces at Piraeus and Heraklion.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets Lindholme Gear Mk.II R.H.A.F. Eleusis.

(6) Other Rescue Facilities. Liaison with Senior Naval Officer Piraeus and Naval co-operation from Malta and ground search and rescue from British Army Forces in Greece where located, if required.

5. A.H.Q., IRAQ.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Iraq'. 33°30'N, 39°00'E. to 22°00'N, 39°00'E. to 22°00'N. 60°00'E. thence Northwards along Meridian 60°00'E. to Persian Coast and thence coastwise round the Persian Gulf and Iraq boundary to 33°30'N, 39°00'E.

3306

(2) Position of Facilities. - Iraq Communication Flight RAF Habbaniya.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Iraq and RAF Habbaniya co-ordinating marine rescue through RAF Bahrein. (Senior Naval Officer Persian Gulf.)

(4) Air/Marine Craft Types. - Venturas, Ansons, Tempests. Rx. ASR Launches at Basra.

(5) Rescue Equipment. - Parachute Supply Dropping

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

(2) Position of Facilities - R.H.A.F. Elousis, R.H.A.F. Heraklion (Crete), R.H.A.F. Piraeus.

(3) Controlling Authority. - Area Control Egypt co-ordinating control through R.A.F. Hassani.

(4) Air/Marine Craft Types. - Wellington, R.H.A.F. Pinnaces at Piraeus and Heraklion.

(5) Rescue Equipment. - 6 sets Lindholme Gear Mk.II R.H.A.F. Elousis.

(6) Other Rescue Facilities. Liaison with Senior Naval Officer Piraeus and Naval co-operation from Malta and ground search and rescue from British Army Forces in Greece where located, if required.

5. A.H.Q., IRAQ.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Iraq'. 33°30'N, 39°00'E. to 22°00'N, 39°00'E. to 22°00'N. 60°00'E. thence Northwards along Meridian 60°00'E. to Persian Coast and thence coastwise round the Persian Gulf and Iraq boundary to 33°30'N, 39°00'E.

3300

(2) Position of Facilities. - Iraq Communication Flight RAF Habbaniya.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Iraq and RAF Habbaniya co-ordinating marine rescue through RAF Bahrein. (Senior Naval Officer Persian Gulf.)

(4) Air/Marine Craft Types. - Venturas, Ansons, Tempests. Ex. ASR launches at Basra.

(5) Rescue Equipment. - Parachute Supply Dropping Containers.

(6) Other Rescue Facilities. - Liaison with Royal Navy Captain in Charge, Bahrein, for available vessels when required; use of Transport aircraft if required, and equipped desert rescue parties at Habbaniya, and Shaibah. Contact with Political Resident, Persian Gulf, at Bahrein. 5 target towing launches at Basra (Ex ASR), available through RAF Shaibah.

Cont../4

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

6. B.P., ADEN.

(1) Area Covered by Area Control Centre South Arabia. 22°00'N, 39°00'E, to 22°00'N, 60°00'E. to 04°00'N, 60°00'E. to 04°00'N, 39°00'E, to 22°00'N, 39°00'E.

(2) Position of Facilities - R.A.F. Khormaksar.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, Southern Arabia at Steamer Point Aden.

(4) Air/Marine Craft Types. Wellington, Mosquito, Aloscore.

(5) Rescue Equipment - 2 sets Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) and Supply Droppers at R.A.F. Khormaksar.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation through Naval Officer in Charge, Aden. Land forces for search and rescue available through Service and local Government sources at Masirah; Salalah Mirbat, Eastern and Western Aden Protectorates, Mukeiras, Djibouti.

7. A.H.Q., EAST AFRICA.

(1) Area Covered by Area Control Centre East Africa. 04°00'N, 50°00'E. to 10°00'S. 50°00'E along latitude 10°00'S. Westward to the boundary of the Belgian Congo thence following this boundary Northward to Latitude 04°00'N to 04°00'N, 50°00'E.

(2) Position of Facilities. - East Africa Communications Flight, R.A.F. Eastleigh; Possibility of civil assistance from the East African Airways Company. 3899

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, East Africa at R.A.F. Eastleigh.

(4) Air/Marine Craft Types. - Ansons.

(5) Rescue Equipment. Apparatus Sea Rescue Type A. Mk.II (Lindholme) and parachute supply packs at RAF Kisumu and Mombasa.

(6) Other Rescue Facilities. - Two vessels, Royal Navy, available through Captain in Charge, Kilindini, Mombasa. Ground search through local Government officials in

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

Aldacore.

(5) Rescue Equipment - 2 sets Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) and Supply Droppers at R.A.F. Khormaksar.

(6) Other Rescue Facilities. - Naval co-operation through Naval Officer In Charge, Aden. Land forces for search and rescue available through Service and local Government sources at Masirah; Salalah Riyan, Eastern and Western Aden Protectorates, Hargeisa, Djibouti.

7. A.R.C., EAST AFRICA.

(1) Area Covered by Area Control Centre East Africa. 04°00'N, 50°00'E. to 10°00'S. 50°00'E along latitude 10°00'S. Westward to the boundary of the Belgian Congo thence following this boundary Northward to Latitude 04°00'N to 04°00'N, 50°00'E.

(2) Position of Facilities. - East Africa Communications Flight, R.A.F. Eastleigh; Possibility of civil assistance from the East African Airways Company. 3899

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre, East Africa at R.A.F. Eastleigh.

(4)* Air/Marine Craft Types. - Arsons.

Rescue Equipment.

(5) Apparatus Sea Rescue Type A. Mk.II (Lindholme) and parachute supply packs at RAF Kisumu and Mombasa.

(6) Other Rescue Facilities. - Two vessels, Royal Navy, available through Captain in Charge, Kilindini, Mombasa. Ground search through local Government officials in towns and villages. Mobile surgical team based No.87 General Hospital, Nairobi, available for air transportation to scene of incident.

*

Cont.../5

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

8. R.A.F. KHARTOUM.

(1) Area Covered by Area Control Centre 'Sudan'. 22°00'N, 25°00'E, to 22°00'N, 39°00'E. to 04°00'N, 39°00'E. thence Westwards along to 04°00'N, to the boundary of the Belgian Congo and Anglo-Egyptian Sudan, continuing Northwards along the Sudanese boundary to 22°00'N, 25°00'E.

(2) Position of Facilities. - RAF Station Khartoum.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre Sudan situated at RAF Khartoum.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Wellington.

(5) Rescue Equipment. - Supply Dropping Containers, Mk.VB.

(6) Other Rescue Facilities. - Consist of co-operation with British Military Service, Sudan Defence Force, Sudan Police, District Commissionaires, and Sudan Railways.

9. A.H.Q., LEVANT.

(1) Area Covered. - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt'.

(2) Position of Facilities. - Lancasters at Bin Shemer, Halifax aircraft at Aqir.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt', in co-operation with RAF Station Aqir.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancasters Mk.III Halifax. 3898

(5) Rescue Equipment. - 6 Airborne Lifeboats Mk.IIA 10 set of Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) - 17 land supply dropping containers.

(6) Other rescue facilities. - Local liaison with Royal Navy at Haifa. Palestine Police launches. Land rescue assistance available from British Army, Transjordan Frontier Force, Palestine Police, Arab Legion. This assistance is obtainable through RAF Station Aqir.

(P.A. PENTYCROSS)
Squadron Leader,

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

Sudan situated at RAF Khartoum.

(4) Air/Marine Craft Types. - Anson, Wellington.

(5) Rescue Equipment. - Supply Dropping Containers. Mk.VB.

(6) Other Rescue Facilities. - Consist of co-operation with British Military Service, Sudan Defence Force, Sudan Police, District Commissionaires, and Sudan Railways.

9. A.H.Q., LEVANT.

(1) Area Covered. - is within the area of control of A.C.C. 'Egypt'.

(2) Position of Facilities. - Lancasters at Ein Shemer, Halifax aircraft at Aqir.

(3) Controlling Authority. - Area Control Centre 'Egypt', in co-operation with RAF Station Aqir.

(4) Air/Marine Craft Types. - Lancasters Mk.III Halifax.

3898

(5) Rescue Equipment. - 6 Airborne Lifeboats Mk.IIA 10 set of Apparatus Sea Rescue Type 'A' Mk.II (Lindholme) - 17 land supply dropping containers.

(6) Other rescue facilities. - Local liaison with Royal Navy at Haifa, Palestine Police launches. Land rescue assistance available from British Army, Transjordan Frontier Force, Palestine Police, Arab Legion. This assistance is obtainable through RAF Station Aqir.

(F.A. PENTYCROSS)
Squadron Leader,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., MIDDLE EAST, M.E.F.

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

Delec 48/1/202

(34)

From : Air Forces Sub Section, I.M.A.S., Rome.

To : A.H.Q. Italy, RAF., CMF.

Date : 12th March 1947.

Ref : IMAS/48/1/AIR/AF.

AIR SEA LAND RESCUE RETURNS.

Pt 2. 4A Pt 3.

Reference your letters AHQI/400/5 dated 25 October 1946 and 21 November 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during February 1947.

3. Six practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephonic search for overdue aircraft was undertaken in 16 cases. Once again this was chiefly due to delays in point to point communication.

5. One actual Rescue Mission was undertaken by Rome.

6. The total hours flown being:-

(a)	On actual rescue missions	3 - 25 hrs.
(b)	On practice " "	18 - 03 hrs.
	Total	21 - 28 hrs.

7. Amendments to a/c state as shown in my AFSC/48/1/Air dated 2 Dec 46.

8A Pr. 3.

Date	Base	No of a/c	Serviceable	U/S
4	Taranto	16	6	10
4	Cagliaro	2	1	1
4	Venice	2	1	1

3897

E. HUNT F/O
for Air Vice Marshal

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

Reference your letters AHQI/600/5 dated 25 October 1946 and 21 November 1946.

2. Herewith summarised account of all incidents reported during February 1947.

3. Six practice exercises were carried out the results of which were satisfactory.

4. Telephonic search for overdue aircraft was undertaken in 16 cases. Once again this was chiefly due to delays in point to point communication.

5. One actual Rescue Mission was undertaken by Rome.

6. The total hours flown being:-

(a)	On actual rescue missions	3 - 25 hrs.
(b)	On practice " "	18 - 03 hrs.
	Total	21 - 28 hrs.

7. Amendments to a/c state as shewn in my AFSC/48/1/Air dated 2 Dec 46.

8A Pt. I.

Date	Base	No of a/c	Serviceable	U/S
4	Taranto	16	6	10
4	Cadimare	2	1	- 1
4	Venice	2	1	1

3897

R. ROULT F/O
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Section.

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

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, 10/3/1947

Alla Rif. 48/1/DR.

(33)

All'ITALIAN MILITARY
Affairs Section
A.F.S.H.
ROMA

Prot.N° 2151/15

Oggetto: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 9/3/1947.-

Base	N°	Effic.	Ineff.
Brindisi	13	1	12
Caltanare	2	1	1
(1)Cagliari	4	2	2
Taranto	16	4	12
Venezia	2	1	1
Vigna di Valle	4	0	4

(1)-Uno dei due velivoli efficienti è distaccato a Venezia

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Lecce	1	caccia	Efficiente
Aeroporto Linate	1	Baltimore	Efficiente
Aeroporto Guidonia	1	Baltimore	Efficiente

SEZIONE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
del A.Aer. - A. Dal Monte

3894

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

C O P I A

Ref. 48/11/SIR

Centocelle, li 7/3/1944 (32)

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
DELLA A.F.S.C. F/O BOULT

Prot.N°.2116/C16

R O M A

Oggetto: Trasmissione Carte periodiche.

Allegato si trasmette N° 1 specchio relativo al riepilogo delle missioni ed esercitazioni di soccorso eseguite dal 1/2/47 al 28/2/47 dai Centri Soccorso dipendenti.-

F/to IL DIRETTORE
DEL SERVIZIO RIC.SOCCORSO
(Col.Pil. A. DEL MONTE)

Per copia conforme

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Maggiore A.A.A. Di ZENNARO Serafino)

3894

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

COPIA

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

(31)

RIEPILOGO MISSIONI ED ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL 1 AL 28 FEBBRAIO 1947 DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI.

3893

èèèèc

C.C.R.S.	Nº Missioni Reali Soccorso	Ore di volo	Nº Esercitaz. soccorso	ore di volo	Nº Velivoli impiegati	Nº Rich. Notiz. Velivoli	NOTE
Roma	1	3.25	1	3.23	1	18	Le esercitazioni di Soccorso hanno avuto esito normale.-
Brindisi	=	=	3	8.23	3	=	
Venezia	=	=	=	=	=	=	
Milano	=	=	1	3.02	1	=	
Elmas	=	=	=	=	=	=	
Catania	=	=	1	3.15	1	=	
Totale	1	3.25	6	18.03	6	18	

F./To.
IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

Per copia conforme

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
Maggiore A.A.r.n. Pil. ZENNARO Serafino

0440

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

O P I A

RIEPILOGO MISSIONI ED ESERCITAZIONI DI SOCCORSO ESEGUITE DAL 1 AL 28 FEBBRAIO 1947
DAI CENTRI SOCCORSO DIPENDENTI.

3893

èèèèè

R.S.	Nº Missioni Reali Soccorso	Ore di vole	Nº Esercitaz. soccorso	ore di vole	Nº Velivoli impiegati	Nº Rich. Notiz. Velivoli	NOTE
	1	3.25	1	3.23	1	18	Le esercitazioni di Soccorso hanno avuto esito normale.-
dici	=	=	3	8.23	3	=	
zia	=	=	=	=	=	=	
no	=	=	1	3.02	1	=	
o	=	=	=	=	=	=	
aia	=	=	1	3.15	1	=	
le	1	3.25	6	18.03	6	18	

F./To.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

Per copia conforme

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
Maggiore A.A.r.n. Pil. ZANNARO Serafino

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

Feb 45/1/B12

Tel. No.—Temple Bar 1218
Ext.....

Correspondence on the subject of this letter should be addressed to
THE UNDER-SECRETARY OF STATE,
AIR MINISTRY,.....
and should quote the reference
.....
Your Ref.....

AIR MINISTRY, (30)
LONDON, W.C.2.

From :- P.A.4(b), Princes House, Kingsway, W.C.2.

To:- Air Forces Sub Commission, A.C. Rome.
(For the attention of Flying Officer E. Boult)
(Aircraft Safety Officer).

Date :- 26th February, 1947.

Supply of Accident Prevention Material

Reference your communication of the 9th January, 1947, you will already have received supplies of R.A.F. Prudence Calendar.

2. With regard to your request for the supply of other Accident Prevention material, requests for such should be directed to A.F.U. M.E.D.M.E. for the supply of posters, Accident Digest, Ground Crew Carelessness booklet and Air Traffic Control Booklet. The magazine Happy Landings is supplied direct to A.H.Q. Italy.

K.M. Cook
Flight Lieutenant

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 3/3/1947 29A

All'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.B.S.C. F/O Boult
R O M A

Prot.N° 2087/C16

Oggetto: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 3/3/47

Base	N°	Effic.	Ineff.
Brindisi	13	1	12
Cadimare	2	1	1
X-Cagliari	4	2	2
Taranto	16	6	10
Venezia	2	1	1
Vigna di Valle	4	1	3

X-Uno dei due velivoli efficienti è distaccato a Venezia.-

Inoltre sono a disposizione :

Aeroporto Lecce 1 Caccia Efficiente 3891
Aeroporto Linate 1 Baltimore Efficiente
Aeroporto Guidonia 1 Baltimore Efficiente

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

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

28A

FROM: Air Forces Sub Section, I.M.A.S. Milan
TO : Air Forces Sub Section, AFHQ, I.M.A.S., Rome
DATE: 28th February 1947
REF. AFSS/M/501/Sigs

C.A.V. Linate

Attached herewith is a translation of fortnight report from C.A.V. Linate for your attention and action.

Encl. 1

J. [illegible] Lord Fl/Lt
Commanding
AFSS/IMAS/Milan

7/3 up A426 12/11/AIR

3890

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE
E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE (Milano)
Ufficio Comando

2BB (c)

Linate, Milano, 14 February 1947

Prot. 13/RS

To: Air Forces Sub Commission
Milan

Subject: Report on service defects from 28/1/1947 to 14/2/1947

1°) Rescue operations carried out during the a/m fortnight

Two on the 30th January last.
The first from 9.00 hrs. to 11.30 owing to the accident which occurred whilst landing near Bologna to three "Pipers" aircraft of Swiss nationality. The 3 aircraft were guarded by the Bologna Carabinieri. Pilots safe aircraft slightly damaged.
The second from 20.20 to 21 hrs. owing to the landing of another "Pipers" aircraft near Via Ruffini at Modena. The aircraft has been guarded bythe Modena Carabinieri. as well as another one always of Swiss nationality. Pilots safe, one aircraft completely u/s, the other one slightly damaged.
We received from the Head of the Federal Air Office (Switzerland) the following signal for the assistance given in this circumstance:
"We acknowledge receipt of your two signals of 30 January last, 15.11 hrs. and 21.30 hrs. We wish to thank you very gratefully for your excellent work and great help given in tracing the aircraft and also 3884 to thank Florence, Pisa and Bologna airports for help given (Signed W.ZBRO).

2°) Exercises carried out in the a/m fortnight.

One on the 12 February last from 14.50 to 16.15 with the Idro Cant Z 506. Route followed: Cattolica-Capo Mele-Punto 43.30 N and 09.00 E-Cattolica.
This exercise was done with the main purpose to test the short wave radio apparatus and we were able to notice the inefficiency of the radio installation in regard to synchronization. The radio operator almost employed the whole time of the practice in order to synchronize the a/c transmitter on 6500 Kcs.
Practises with radio beacon have not been carried out owing to the inefficiency of the a/c transmitter.
Another exercise was carried out on the same day

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

1°) Rescue operations carried out during the a/m fortnight

Two on the 30th January last.
The first from 5.00 hrs. to 11.30 owing to the accident which occurred whilst landing near Bologna to three "Pipers" aircraft of Swiss nationality. The 3 aircraft were guarded by the Bologna Carabinieri. Pilots safe aircraft slightly damaged.
The second from 20.20 to 21 hrs. owing to the landing of another "Pipers" aircraft near Via Ruffini at Modena. The aircraft has been guarded by the Modena Carabinieri. as well as another one always of Swiss nationality. Pilots safe, one aircraft comple tely s/s, the other one slightly damaged.
We received from the Head of the Federal Air Office (Switzerland) the following signal for the assistance given in this circumstance:
"We acknowledge receipt of your two signals of 30 January last, 15.33 hrs. and 21.30 hrs. we wish to thank you very gratefully for your excellent work and great help given in tracing the aircraft and also to thank Florence, Pisa and Bologna airports for help given (Signed ATSRC).

3804

2°) Exercises carried out in the a/m fortnight.

One on the 12 February last from 14.50 to 16.14 with the IAro Cant Z 506. Route followed: Cadimare-Capo Mele-Punto 43.30 N and 09.00 E-Cadimare.
This exercise was done with the main purpose to test the short wave radio apparatus and we were able to notice the inefficiency of the radio installation in regard to synchronization. The radio operator almost employed the whole time of the practise in order to synchronise the a/c transmitter on 4500 Kcs.
Practises with radio beacon have not been carried out owing to the ineffid ency of the a/c transmitter.
Another exercise was carried out on the 13th February last from 10.00 to 13.02 hrs. always with the Cant Z 506 "19" on the same route as the last.
Also during this practise the radio apparatus has not properly worked. To start with the short wave transmitter and the a/c receiver worked rather satisfactorily. But once started to work on long waves in order that the HF/DF apparatus could localize the a/c things did not go so well.

Declassified A.O. 1335 Section 3.3/NND No. 785017

Any station, not even the one on the Tyrrhenian coast could hear the a/c and then the Chief of the crew ordered to go back to short waves.
This Command thinking that the a/c could not be contacted because of its flying too low ordered to fly to a height of 1500 metres and try again the procedure.
The a/c executed the order but soon afterwards informed us that something was wrong with the radio apparatus.
From the above said you can see how right we were to complain in our reports to this APSC and to Air Sea Rescue Rome about the importance of the efficiency of the only a/c for sea rescue left at La Spezia.
If Rome authorities will not send to Cadimare a second a/c and anything else needed for its efficiency we shall never be in a position to ensure the sea rescue in the Zone under our control.

3°) Supplies and materials

No news in regard to what requested for the Baltimore a/c.
It is not use to have an efficient a/c which cannot be used for the dropping of supplies if these supplies do not exist.
No news regarding the patrol for Fiat 1100. We do not know the answer from Rome Authorities to the letter which this APSC has written on the subject.

4°) Centre Personnel

Sufficient in number and well trained.

5°) Telephone Communications

Circuit interruptions have been very few. The only one which was out of order for 4 days was the Rome one.
Nothing has been done by I 2AT Command for the Genoa and Turin lines which were to be extended.

6°) R.T. Communications

Good results on 8500 Kcs.
Nothing new in regard to the new line with Aircraft Centres of Marsiglia and Malta mentioned in our previous report.
Mezzate short wave radio beacon is going to be rendered serviceable by Allied specialists which have just arrived from Udine.ph
The power for the charge of batteries has been brought to the room where the radio beacon is located.
This Command has to ask again this APSC to bring pressure to

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

From the above said you can see how right we were to complain in our reports to this APSC and to Air Sea Rescue Rome about the importance of the efficiency of the only a/c for sea rescue left at La Spezia.
If Rome authorities will not send to Cadimare a second a/c and anything else needed for its efficiency we shall never be in a position to ensure the sea rescue in the Zone under our control.

3°) Supplies and materials

No news in regard to what requested for the Baltimore a/c: It is not use to have an efficient a/c which cannot be used for the dropping of supplies if these supplies do not exist.
No news regarding the petrol for Fiat 1100. We do not know the answer from Rome Authorities to the letter which this APSC has written on the subject.

4°) Centre Personnel

Sufficient in number and well trained.

5°) Telephone Communications

Circuit interruptions have been very few. The only one which was out of order for 4 days was the Rome one.
Nothing has been done by I SAT Command for the Genoa and Turin lines which were to be extended.

6°) R.T. Communications

Good results on 6500 Kcs.
Nothing new in regard to the new line with Aircraft Centres Marsiglia and Malta mentioned in our previous report.
Mezzate short wave radio beacon is going to be rendered serviceable by Allied specialists which have just arrived from Udine.
The power for the charge of batteries has been brought to the room where the radio beacon is located.
This Command beg to ask again this APSC to bring pressure to bear upon Ispettorato Telecomunicazioni and Raggruppamento Idrovolanti in order to have the change of 350/2 with 350/ter on the rescue seaplanes.
It is time this was attended to as we have been asking for several months.

Il Capo CCRS di Milan
Cap.Pil. Edgardo Marli

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

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

FROM: Air Forces Sub Section, IMAS, Milan
TO : Air Forces Sub Section, AFHQ, IMAS, Rome
DATE: 28th February 1947
REF.: AFSC/M/501/Sigs.

C.A.V. Linate

Attached herewith is a translation of fornightly report from CAV Linate for your attention and action.

Encl. 1

J.J. Lord Fl/Lt
Commanding
AFSS/IMAS/Milan

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

Translation

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE MILANO
Ufficio Comando

Linate Milano, 27 Febbraio 1947

To Air Forces Sub Commission
Milan

Subject: Report on service defects from 15th to 27 February 1947

1 =Rescue operations carried out during the a/m fortnight = None

2 =Exercises carried out in the a/m fortnight = None
No practises have been carried out owing to the bad conditions of Linate airfield which prevented the taking off of the Baltimore a/c. La Spezia seaplane could not be employed because of the unefficiency of the radio apparatus.
After notiding the bad results of all the radio tests with the a/c 19/JY we sent the seaplane 19JL to La Spezia. Some practises will be carried out next week to test the efficiency of the new aircraft.

3 =Supplies and materials
Nothing new in regard to the rescue materials for the Baltimore aircraft.

4 =Centre Personnel
Sufficient in number and fairly well trained

5 =Telephone Communications
Circuit interruptions have been few and short. The only one which was off for three days was La Spezia.
Nothing has yet been done by Tele Communications Managment of 1 ZAT to extend the Genoa Turin and Venice lines.

6 =R,T. Communications
Good results on 6500 Kcs.
Nothing new in regard to the lines with Aircraft Safety Centres of Malta and Marsiglia.
The work of rendering efficient Mezzate short wave radio beacon 3881
is proceeding speedily. We hope that said apparatus may start functioning within next week.
We are always waiting the change of 350/2 with 350/ter.

Il Capo CCRS di Milano
Cap.Pil. Edgardo Merli

CENTRO COORDINAMENTO RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE (Milano)
UFFICIO COMANDO

Protocollo n°. 45/RS

Linate-Mila[illegible], li 27 Febbraio 1947

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE
M I L A N O 27 B

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 15 al 27/2/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA : N. N.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA : N. N.
La causa di ciò è da ricercarsi nelle condizioni proibitive del campo di Linate che non hanno permesso il decollo dei Baltimore, ed i lavori sull'idrovolante di La Spezia che è rimasto inefficiente a causa dell'apparecchiatura radio di bordo.
In data odierna, visto il risultato negativo di tutte le prove radio con il velivolo "19 JY" è stato inviato a La Spezia l'idrosoccorso "19 JL". Sarà premura di questo Comando di far svolgere esercitazioni nei primi giorni della prossima settimana per rendersi conto delle caratteristiche di efficienza del nuovo apparecchio.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI :
Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO:
Sufficiente come numero ed addestrato convenientemente.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE:
Le interruzioni dei circuiti sono state poche e di breve durata.- L'unico che non ha funzionato a dovere è stato quello di La Spezia che è rimasto interrotto per tre giorni.
Nulla è stato fatto ancora dalla Direzione delle Telecomunicazioni della I^Z.A.T. per l'amplificazione delle linee di Genova, Torino e Venezia.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.:
Buoni i risultati su 6500 Kc/s.
Nulla di nuovo per quanto concerne il canale d'onda con gli Aircraft Safety Centres di Marsiglia e di Malta.
Il lavoro di rimessa in efficienza del radiogoniometro ad onda corta di Mezzate procede alacremente. Si spera che detto apparato possa entrare in funzione nella prossima settimana.
Circa il cambio delle 350/2 con le 320/ter, si è sempre in attesa di qualcosa di concreto.

3885

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. [illegible])

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

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA : N. N.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA : N. N.

La causa di ciò è da ricercarsi nelle condizioni proibitive del campo di Linate che non hanno permesso il decollo dei Baltimore, ed i lavori sull'idrovolante di La Spezia che è rimasto inefficiente a causa dell'apparecchiatura radio di bordo.
In data odierna, visto il risultato negativo di tutte le prove radio con il velivolo "19 JY" è stato inviato a La Spezia l'idrosoccorso "19 JI".
Sarà premura di questo Comando di far svolgere esercitazioni nei primi giorni della prossima settimana per rendersi conto delle caratteristiche di efficienza del nuovo apparecchio.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI :
Nulla di nuovo per quanto concerne l'attrezzatura di bordo di soccorso per i velivoli Baltimore.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO:
Sufficiente come numero ed addestrato convenientemente.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE:
Le interruzioni dei circuiti sono state poche e di breve durata.- L'unico che non ha funzionato a dovere è stato quello di La Spezia che è rimasto interrotto per tre giorni.
Nulla è stato fatto ancora dalla Direzione delle Telecomunicazioni della I^E.A.T. per l'amplificazione delle linee di Genova, Torino e Venezia.

6°) - COMUNICAZIONI R.T.:
Buoni i risultati su 6500 Kc/s.
Nulla di nuovo per quanto concerne il canale d'onda con gli Aircraft Safety Centres di Marsiglia e di Malta.
Il lavoro di rimessa in efficienza del radiogoniometro ad onde corte di Mezzate procede alacremente. Si spera che detto apparato possa entrare in funzione nella prossima settimana.
Circa il cambio delle 350/2 con le 320/ter, si è sempre in attesa di qualche cosa di concreto.

3085

IL CAPO C.O.S.S. DI MILANO
(Cap. [illegible])

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

0452

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

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
Italian Military Affairs Section
Naval Sub - Section
APO 794

IMN-12/N/85 4 March 1947

MEMORANDUM TO AIR FORCES SUB SECTION, IMAS.

Subject: Life Raft - Recovering of.

1. This Sub-Section is in receipt of a communication from the Italian Ministry of Marine, stating that on 8th February 1947, an empty life raft was picked up at the mouth of the Albegna river, and that from stencilled information thereon, it is considered that the raft may be of American origin.

2. The following is the information on the raft:

"Kokomo Eragt Globe American Corp Corona Indian Aier Tank Camp 139/Lue F T 20 persons Ingrect By Phico Mimo Buide T 2/24/35 Pat Pandino".

3. This information is forwarded for whatever action is deemed appropriate. Please advise this Sub-Section of action taken.

H. W. ZIROLI.
COMMODORE, U. S. NAVY.
FOR REAR ADMIRAL,
DIRECTOR, NAVAL SUB-SECTION, IMAS.

A.h.11
7/3
48/1/Air

AIR III
This information should be communicated to the appropriate authorities 3884
Copy received and forwarded to the
appropriate depot and Inspectorate wdg 10/3

0453

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

(26a)

IEM-12/W/85 4 March 1947

MEMORANDUM TO AIR FORCES SUB SECTION, IMAS.

Subject: Life Raft - Recovering of.

1. This Sub-Section is in receipt of a communication from the Italian Ministry of Marine, stating that on 8th February 1947, an empty life raft was picked up at the mouth of the Albegna river, and that from stencilled information thereon, it is considered that the raft may be of American origin.

2. The following is the information on the raft:

"Kokomo Eragt Globe American Corp Corona Indian Aier Tank Camp 139/Lus F T 20 persons Ingreat By Phico Miso Guide T 2/24/35 Pat Pending".

3. This information is forwarded for whatever action is deemed appropriate. Please advise this Sub-Section of action taken.

H. W. ZIROLI
COMMODORE, U. S. NAVY.
FOR REAR ADMIRAL,
DIRECTOR, NAVAL SUB-SECTION, IMAS.

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

File (25)

Air Headquarters Italy.

IMAS/42/2/AIR/AF.

Publication U.T.2.

25 February 1947.

1. Reference is made to your signal AAO dated 6th February 1947.

2. The delay in forwarding the above publication U.T.2 is regretted as the publication was in course of reprinting and no spare copies were available.

3. Copies have now been obtained and I am therefore enclosing one for your information as requested.

E. Scott-Ho

E. SCOTT F/O
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Section.

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

Centocelle, 24 Febbraio 1947

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Boult
ROMA

Prot.N°.3046.

OGGETTO: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 24/2/47=

Base	N°	Effic.	Ineff.
Brindisi	I3	I	I2
Cadimare	2	-	2
(I)Cagliari	4	2	2
Taranto	I6	6	I0
Venezia	2	I	I
Vigna di Valle	4	I	3

(I)uno dei due velivoli efficienti è distaccato a Venezia

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto	Lecce	I caccia efficiente
Aeroporto	Linate	I Baltimore efficiente
Aeroporto	Guidonia	I Baltimore efficiente

IL SOVRINTENDENTE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO
(Col. A.A.r.n. - A. Del Monte)

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO CENTOCELLE

4/3/47

388

3801

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

From:- Air Headquarters Italy, Royal Air Force, C.M.F.

To:- Allied Force Headquarters, Italian Military Affairs Section,
Air Forces Sub Section,
A.P.O. 794.

23A

Date:- 1st March, 1947.

Ref:- AHQI/400/7/Air.

AIR SEA RESCUE TRAINING EXERCISES.

14A

1. With reference to your IMAS/48/I/AIR/AF dated 20th February, 1947.

2. A.S.R. exercises are carried out twice weekly subject to serviceability and weather. In no case has the Cant been called upon to fly East of a line 180° from Caorle.

3. If these exercises have contravened any instruction it would be appreciated if particulars could be forwarded to this Head-Quarters of the limitations imposed on A.S.R. aircraft.

A.343 3/3/47

..... F/Lt.
(C.M. ROTHWELL)
Senior Controller.

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

From : Italian Air Force
Telecommunications and Aircraft Safety Inspectorate

To : A.F.H.Q. I.M.A.S. A.F.S.S. A.F.O. 794 Rome 2(A T)
1977

Date : 24th February 1947

TELEGRAM

1AA on 48/1/Air on Bx1

TELEGRAFICO 210294/13-5/612 Coll./ WE INFORM YOU THAT THE RESCUE CENTER OF CATANIA HAS RADIO CONTACT AS FOLLOWS FIST./ WE THEREFORE REQUEST YOU TO LET IT BE KNOWN TO ALL SHIPS WHICH MAY HAVE OCCASION TO PASS NEAR THE AFRICAN COAST./ TT. AMA

DECEMBER

Sent to

Translated by I.A.A.S. 9231

3879

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

Mod. 56-E

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE E DEI TRASPORTI AEREI

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Direzione Radiotelemarconi - Sez. I

22A

Indicazioni d'urgenza	Circuito d'inoltro

TELEGRAMMA

Spedito il ... ore ... pel circuito N. ...

all'Ufficio di ... Trasmittente ...

QUALIFICA	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLE	Data di presentazione: Giorno	Ora e minuti

AFSC AC "ALLIED FORCE HEADQUARTERS

I.M.A.S. A.Y.S.C. A.F.C. 794"

TRAMITA UFFICIO COLLEGAMENTO. =SEDE=

TELEMESSAGGIO 210294/13-5/ 342 Coll. /./ COMUNICASI CHE CENTRO SOCCORSO CATANIA EST INVIATO IN FUNZIONE IN DATA 17 C. M. /./ PREGASI FORNIRE CON CORTESE URGENZA NOMINATIVI R.T. GIA' RICHIESTI SCRIVENTE IN DATA 6 NOVEMBRE 1946 COR FOGLIO 416062/13-5-/./

L'ISPETTORE GENERALE BARBA/

3878

24 FEB 1947

(2200'48) Lemor. 1548 XVIII - Istituto Poligrafico dello Stato - G. D.

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

21A.
18A

From : C.C.R.S. Santocello.

To : Liaison Officer A.F.S.C. (for information).

Date : 15th February, 1947.

Ref. : 1957/012

REPORT ON AIR RESCUE TEST CARRIED OUT ON THE 14/2/47 BY ROMA CENTOCELLE C.C.R.S.

A/c took off 46 minutes after reception of Servicenola order. RT communication on 6503 kc/s excellent. No communication on 900 metres. The W/OP was rather slow in taking bearings - 15 to 20 min.

It is suggested that a larger number of exercises be carried out to offer W/OPs opportunities of taking bearings. Unfortunately at Viterbo di Valle, there being just one a/c (to be kept ready for emergencies) it is not possible to carry out a greater number of exercises. Test lasted 3 hrs 22 min.

THE CHIEF OF C.C.R.S.

INTERPRETER SGT. F. RYAN

A.35 3/3/47
18/1 A.A.

3876

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO
CENTOCELLE

Centocelle, li 15/2/1947

20A

All'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.
I° Reparto
R O M A

Prot.N°.1987/C1E

e per conoscenza AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispett.Telecomunicazioni
R O M A

ALL'84°GRUPPO IDRO
VIGNA DI VALLE

All'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
Dell'A.F.S.C. F/O Boult
R O M A

Oggetto: Relazione sulla Esercitazione di Soccorso svolta il giorno 14 Febbraio 1947 dal C.C.R.S. di Roma-Centocelle con Idro-Soccorso Cant Z.506 37 ZQ dell'84° Gruppo Idro di Vigna di Valle.-

---

Ore 10.15-Il C.C.R.S. di Roma trasmette il seguente ordine di operazione: "1942 C/1E Aerosoccorso/./Velivolo Cant Z.506 Nominativo 37ZQ decolli subito per esercitazione soccorso et raggiunga posizione 41°20'N et 11°40'E/./Raggiunta tale posizione velivolo si farà rilevare da IKO-ILD-ILH et controllerà sua posizione con radiofari Ciampino-Frosinone-Catania aut Palermo/./Rilevamenti saranno chiesti dai minuti 50' ai 55' di ogni ora et controllo posizione con radiofari dovrà essere effettuato dai minuti 20' ai 25' di ogni ora/./Nel rimanente tempo il velivolo effettuerà il collegamento frequenza 6500 Kc/s/./Colonnello del Monte".
" 10.15-Ufficio operazioni Gruppo Vigna di Valle (M/llo Zaccagni)riceve Ordine Operazioni N° 1942 C/1E.
" 11.13-Cant Z.506 Nominativo RT 37ZQ comunica aver decollato ore 11.0
" 11.18-37ZQ effettua primo collegamento con IKO. Conferma ora partenza e comunica che dirige su posizione.
" 11.29-IKO chiede max a 37ZQ condizioni metec et quota di volo.
" 11.35-37ZQ dà le condizioni meteorologiche:03400-00008-272XX-sereno, visibilità 20 Km., quota 400 m.-
" 11.37-37ZQ comunica che ha raggiunto il punto.
" 11.45- 37ZQ comunica che passa su 900 m. per rilevamenti.
" 12.00-CCRS Roma chiede at Goniometro IKO rilevamenti dati a 37ZQ.
" 12.09-IKO comunica rilevamenti di 37ZQ; IKO 215°-ILD 274°-ILH 240°,

RT fornito all'aereo 40°50'N-11°56'E (11°46').

3475

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

e per conoscenza AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Ispett.Telecomunicazioni
R O M A

ALL'84°GRUPPO IDRO
VIGNA DI VALLE

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
Dell'A.F.S.C. F/O Boult
R O M A

Oggetto: Relazione sulla Esercitazione di Soccorso svolta il giorno 14 Febbraio 1947 dal C.C.R.S. di Roma-Centocelle con Idro-Soccorso Cant Z.506 37 ZQ dell'84° Gruppo Idro di Vigna di Valle.-

---

Ore 10.15-Il C.C.R.S. di Roma trasmette il seguente ordine di operazione: "1942 C/1E Aerosoccorso/./Velivolo Cant Z.506 Nominativo 37ZQ decolli subito per esercitazione soccorso et raggiunga posizione 41°20'N et 11°40'E/./Raggiunta tale posizione velivolo si farà rilevare da IKC-ILD-ILH et controllerà sua posizione con radiofari Ciampino-Frosinone-Catania aut Palermo/./Rilevamenti saranno chiesti dai minuti 50' ai 55' di ogni ora et controllo posizione con radiofari dovrà essere effettuato dai minuti 20' ai 25' di ogni ora/./Nel rimanente tempo il velivolo effettuerà il collegamento frequenza 6500 Kc/s/./Colonnello del Monte".

" 10.15-Ufficio operazioni Gruppo Vigna di Valle (M/llo Zaccagni)riceve Ordine Operazioni N° 1942 C/1E.

" 11.13-Cant Z.506 Nominativo RT 37ZQ comunica aver decollato ore 11.0[illegible]

" 11.18-37ZQ effettua primo collegamento con IKO. Conferma ora partenza e comunica che dirige su posizione.

" 11.29-IKO chiede max a 37ZQ condizioni meteo et quota di volo.

" 11.35-37ZQ dà le condizioni meteorologiche:03400-00008-272XX-sereno, visibilità 20 Km., quota 400 m.-

" 11.37-37ZQ comunica che ha raggiunto il punto.

" 11.45- 37ZQ comunica che passa su 900 m. per rilevamenti.

" 12.00-CCRS Roma chiede at Goniometro IKO rilevamenti dati a 37ZQ.

" 12.09-IKO comunica rilevamenti di 37ZQ: IKO 215°-ILD 274°-ILH 240°,

REF fornito all'aereo 40°53'N-11°56'E (11°46').
Rilevamenti ottimi velivolo spostato da punto stabilito di circa 40 Km.

" 12.30-Il nostro R&g. rettifica la longitudine del punto dato alle ore 12.09 in 40°51'N-11°46'E.

" 12.30-37ZQ non risponde su 6500 Kc/s .Dalle ore [illegible] tempo in cui è passato su 900 metri non si è più sentito.

" 12.40-Avvertiamo Vigna di Valle che non sentiamo più 37ZQ. Vigna di Valle conferma che anche dal suo posto d'ascolto non lo sente più .

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

Ore 12.45-37ZQ si collega su 900 metri e chiede se può rientrare. Diciamo al Rdg. di farlo passare su 6500 Kc/s.
" 12.53-37ZQ passa su 6500 Kc/s.
" 12.58-Trasmettiamo a 37ZQ la seguente nota:"Recatevi sul punto di cui all'ordine di operazione,controllate vostra posizione?.
" 13.00-37ZQ conferma di eseguire l'ordine.
" 13.30-Chiede QTF su 900 Metri.
" 13.35-Rdg.IKO da 37ZQ: rilev.245°, Napoli 287°, Frosinone 270°(dubbio) Punto fornito 41°33'N-11°28'E (velivolo spostato dal punto stabilito di circa 30 Km.).
" 13.45-Rdg.IKO da 37ZQ-rilev.IKO244°,ILD 290°, punto fornito 41°33'N-11°32'E.
" 13.57-37ZQ ritorna su 6500 Kc/s.
" 13.58-C.C.RS. dà ordine a 37ZQ di ritornare alla base.
" 14.00-37ZQ conferma di tornare alla base.
" 14.23-37ZQ sumerra a Vigna di Valle.

Visto:

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

Osservazioni

L'esercitazione ha avuto esito abbastanza soddisfacente, i collegamenti fra velivolo e Stazione a terra sono stati ottimi sulla frequenza di 6500 Kc/s. Il marconista di bordo, come tutti quelli dei Reparti in genere, è stato troppo lento nell'ottenere i rilevamenti radiogoniometrici; infatti per ogni rilevamento ha impiegato dai 15 ai 20 minuti primi.

Sarebbe necessario ed opportuno addestrare maggiormente gli equipaggi ed in particolare i marconisti di bordo, ad una maggiore speditezza e celerità nell'ottenere i rilevamenti. Sarebbe opportuno perciò effettuare un numero maggiore di esercitazioni, cosa che non è possibile fare perchè da diverso tempo a Vigna di Valle esiste un solo velivolo efficiente, che, questo Centro a creduto bene tenere a disposizione per eventuali ricerche e Missioni Reali. Risulta come da ordine di operazione 36/41 velivolo abbia anche controllato la sua posizione con Radiofari, senza però comunicare a questo Centro i rilevamenti ottenuti.

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO

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

" 13.30-Chiede QTE su 900 metri.
" 13.35-Rdg.IKO da 37ZQ: rilev.345°, Napoli 287°, Frosinone 270°(dubbio) Punto fornito 41°33'N-11°28'E (velivolo spostato dal punto stabilito di circa 30 Km.).
" 13.45-Rdg.IKO da 37ZQ-rilev.IKO244°,ILD 290°, punto fornito 41°33'N-11°32'E.
" 13.57-37ZQ ritorna su 6500 Kc/s.
" 13.58-C.C.RS. dà ordine a 37ZQ di ritornare alla base.
" 14.00-37ZQ conferma di tornare alla base.
" 14.23-37ZQ ammarra a Vigna di Valle.

Visto:

L'UFFICIALE DI SERVIZIO

Osservazioni

L'esercitazione ha avuto esito abbastanza soddisfacente, i collegamenti fra velivolo e Stazione a terra sono stati ottimi sulla frequenza di 6500 Kc/s. Il marconista di bordo, come tutti quelli dei Reparti in genere, è stato troppo lento nell'ottenere i rilevamenti radiogoniometrici; infatti per ogni rilevamento ha impiegato dai 15 ai 20 minuti primi.

Sarebbe necessario ed opportuno addestrare maggiormente gli equipaggi ed in particolare i marconisti di bordo, ad una maggiore avvedutezza e celerità nell'ottenere i rilevamenti. Sarebbe opportuno perciò effettuare un numero maggiore di esercitazioni, cosa che non è possibile fare perchè da diverso tempo a Vigna di Valle esiste un solo velivolo efficiente, che, questo Centro a creduto bene tenere a disposizione per eventuali ricerche e Missioni Reali. Risulta come da ordine di operazione 3074 velivolo abbia anche controllata la sua posizione con Radiofari, senza però comunicare a questo Centro i rilevamenti ottenuti.

IL CAPO DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO

Visto:

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

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

19 A

Centocelle, li 17/2/1947

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE A.M.
I° R e p a r t o

R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Boult

R O M A

Prot.N° 1975/Cl/rm

OGGETTO : Relazione sulla notizia riguardante aereo Inglese caduto ad Anzio il giorno 15/2/947.-

Ore 16,23 - Dall'American Base Operations avvisano che un aereo inglese è caduto ad Anzio.-

Ore 16,30 - Idrosoccorso ASRO decolla da Terracina per Anzio.-

Ore 16,37 - La Base Operazioni Inglese non sà nulla.-

Ore 16,38 - L'Ambasciata Inglese ha ricevuto soltanto una semplice notizia riguardante la caduta di un aereo inglese ad Anzio senza ulteriori particolari.-

Ore 16;32 - Ordinàamo all'aereo di rientrare avendo avuto notizia dai Carabinieri di Anzio che nessun aereo è caduto nella loro zona.-

3873

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

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

18A

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 17/2/1947

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Boult
R O M A

Prot.N° 1978/C16

Oggetto: Efficienza ed esistenza velivoli presso le Sezioni Idrosoccorso alla data del 17/2/1947.

Base	N°	Effic.	Ineff.
Brindisi	13	1	12
Cadimare	2	=	2
(1) Cagliari	4	2	2
Taranto	16	7	9
Venezia	2	=	2
Vigna di Valle	4	1	3

(1) Uno dei due velivoli efficienti è distaccato a Venezia

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Lecce 1 caccia efficiente
Aeroporto Linate 1 Baltimore efficiente
Aeroporto Guidonia 1 Baltimore efficiente

(Cap. A.A.M. Del Monte)

3872

0469

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

Dille 17A.

Air Headquarters R.A.F. Italy.
attention A.H.Q. Ops Udine.

YMAS/48/1/AIR/AF.

Air Sea Rescue Training Exercises.

20th February 1947.

No. 16 A

The attached letter ref 100918/C/246 Coll. dated 7th February 1947 has been received from the Air Traffic Assistance Section at the Italian Air Ministry.

It is forwarded to you for attention and action.

E. Boult F/O

for E. BOULT F/O
Air Vice Marshal,
Director.
Air Forces Sub Section.

3871

0467

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

From : Air Traffic Assistance Service -Italian Air Ministry-

To : A.A.F.S.O. A.C. Rome
Air Sea Rescue Services Directorate

16A
(T)

Ref. : 1C0616/C/240 Coll.

Date : 7th February 1945

AIR SEA RESCUE TRAINING EXERCISES DURING BAD
WEATHER BETWEEN ALLIED AND ITALIAN UNITS.

The Italian Search and Rescue Coordination Centre informed through the Search and Rescue Directorate that the A.T.S. Ops. Units have not lost in mind the present instructions now in force as regards the flying rules of our rescue aircraft towards Italian [illegible] and Italian rescue aircraft.

We therefore request this A.A.F.S.O. to notify A.T.S. Units to avoid Yugoslavia flights over non in Yugoslav waters, when compiling training exercise orders, so as to avoid possible eventual complications.

by order
THE DEPUTY CHIEF OF THE GENERAL STAFF

translated by L.A.C. MARTAT

16.2.44
9.194 944.
3874

Mod 122°

N. [illegible]

Roma, 27 DIC 1944 A. [illegible]

Stato Maggiore R. Aeronautica
AVN

Al AIR FORCES SUB COMMISSION
MILITARE

=SEDE=

I° REPARTO 2°SEZIONE

Servizio Assistenza Traffico Aereo

Rif. N.° 100918 /C Allegati 2 16 Cole. Risposta al foglio N.° del 16A

OGGETTO Esercitazioni di soccorso combinate tra aerei inglesi e reparti italiani.

e per conoscenza:

ALLA DIREZIONE DEL SERVIZIO SOCCORSO =CENTOCELLE=

Il Centro Coordinamento Ricerca e Soccorso di Venezia, tramite la Direzione del Servizio Soccorso, ha segnalato che l'ANQ Operations di Udine, nel concepire gli ordini per esercitazioni combinate di soccorso tra aerei inglesi ed italiani, non tiene conto delle vigenti disposizioni che limitano il raggio d'azione dei nostri aerei da soccorso verso i territori ora occupati dalla Jugoslavia.

Si prega pertanto codesta Air Forces Sub Commission di voler fare presente al ANQ Operations di Udine, che nel formulare gli ordini per tali esercitazioni, escluda la zona della Venezia Giulia ora in mano iugoslava onde evitare eventuali possibili complicazioni.

3869

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

[illegible]

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

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

AIR FORCES SUB SECTION,
ITALIAN MILITARY AFFAIRS SECTION, ROME. 101200A FEB.47.

AIR HEADQUARTERS, ITALY.

UNCLASSIFIED

ABLE ONE SEVEN PD YOUR ABLE NOV QUEEN ITALI SLANT FOUR ZERO ZERO
SLANT NINE SLANT AIR DATED TWO TWO JANUARY ONE NINE FOUR SEVEN
HEREWITH RETURN AS REQUESTED PD
PAREN ABLE PAREN SEVEN PD
PAREN BAKER PAREN FIVE BY MARCH ONE PD
PAREN CHARLIE PAREN VENICE TWO LA SPEZIA TWO ELMAS ONE PD
PAREN DOG PAREN TWO EACH AT VENICE LA SPEZIA ELMAS BRINDISI ANZIO
AND CROTONE PD

3868

ROUTINE
AIR STAFF (AIR 111)

867 ERIC BOULT, F/O A.F.S.S.
I.M.A.B.

A.C. MERRIEN, F/O

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

Italy

AIR FORCES SUB SECTION
ITALIAN MILITARY AFFAIRS SECTION, ROME. 151230A FEB.47.

AIR HEADQUARTERS, N.A.F., ITALY.

14A

UNCLASSIFIED

ABLE TWO SEVEN PD YOUR ABLE NOW QUEEN ITAM SLANT FOUR ZERO ZERO SLANT NINE SLANT AIR DATED SEVEN FEBRUARY ONE NINE FOUR SEVEN PD NO REPT NO RESCUE EQUIPMENT HELD ON THIS UNIT PD NO COMMENTS CAN BE GIVEN AS EQUIPMENT HAS NOT BEEN AVAILABLE ON THIS UNIT PD

3867

IMAS/48/1/AIR/AF.

ROUTINE

AIR 111 (A.H.Q.) AFSS, IMAS, ROME.

567

ERIC BOULT, F/O A.C.MERRIEN, F/O

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

A.69 AIR FORCE 091 636

NR 67. LROF V MMXK T 9E/13 R/R OVR 9

FROM: AHQ 1
TO 324 MIRG - RAF UDINE - AHQ COMM FLT UDINE -- AHQ COMM FLT DET
MARCIANESE - RO 357 M U - RAF UNIT CIAMPINO - 654 AOP SQUADRON -
RAF STN 241 KLAGENFURT - - A F S C ROME.

INFO ---
ET

AR. (3 13 FEB.
UNCLASS REPLY AHQ1/3//// AHQ1/402/9/AIR FEB/7 . RESCUE EQUIPMENT - LOSTUS HEADQUARTERS.
//// URGENTLY REQUIRED THIS HEADQUARTERS ////
BT 130942 Z
SENT MMXK BRB B 1 K
RD OSK 1600 21

12A-
13A-
A69866
Annual Dist. 11 to 15
48 hrs

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

FROM:- Air Headquarters, R.A.F. EDEL, C.M.F.

TO:- See Distribution List.

DATE:- 6th February, 1947.

REF:- AEL/4xx/9/AIR.

12A

~~WATER CHILLER FOR MIXER TYPE "A" E/D PLANT, TYPE "A" PLANT II AND III AND FOOD VAN.~~

It is requested that all Units state whether or not the above equipment is being held at present. Your views on the value of this equipment in peace time, and whether or not it is extensively used or is worth retaining in service, would be appreciated.

2. As this information is required by the Air Ministry (D.D. Rumcos), Units are requested to supply the above details as soon as possible.

10/2 A 124

sup 48/Air

W.V. Coreten

(W.V. BRISTOW Q/CAPT),
SENIOR AIR STAFF OFFICER,
Air Headquarters,
R.A.F. EDEL, C.M.F.

DISTRIBUTION LIST.

H.Q. No. 324 Wing.
R.A.F. Station, UDINE.
A.H.Q.I. Con. Flt. UDINE.
A.H.Q.I. Con. Flt. Det. KLAGENFURT.
No. 337 M.U.
R.A.F. Station, CIAMPINO.
No. 654 (A.O.P.) Sqdn.

Issue AIR III
Duty Please reply 38655
Letter. sup 10/2

R.A.F. Station KLAGENFURT
A.P.O. A.C. 8088.

0473

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

11 A

Confidential.

Originators Reference:- A.A.I/400/3/Air

Dated:- 7th, February, 1947.

From:- Air Deputy Chief, Italy H.Q.C.C.S.

To:- See distribution List.

Security Classification.

This Correspondence is to be Destroyed as soon as possible if this are considering any difficulty in obtaining A.C.I. Equipment.

M.V. Coreten

(M.V. Coreten)
Group Captain,
Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters
Royal Air Force, Italy.

Originators Signature:- C/CAFT Time of origin 07/15 3/2

3864

Distribution.

No. 324 Wing
A.A.I. Staff A, Rome.
A.A.I. G.H.Q. FLY WING
A.A.I. (REAR) H.Q. NAPLES
A.A.I. H.Q.
A.A.I. H.Q. Caserta
R.A.F. Liaison Officer
AFSC, ROME

AIR III
Noted & Sent. Please note
mg 11/2

A/142
11/2
48/1/Air

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

From :- A.F.S.S., I.M.A.S., A.F.H.Q. ITALY.

To :- Air Headquarters Italy. R.A.F. ITALY.

Date :- 11th February 1947.

Ref :- IMAS/48/1/AIR/AF.

10 A.

Air Sea Land and Jungle Rescue Return.

Reference is made to your A.46. dated 8th February 1947, this return was despatched to you on February 6th 1947.

The delay is regreted, but I would like to point out that the information required for this return has to be collected from all the Italian Safety Centres in Italy before a complete return is possible.

Efforts are constantly being made to collect this information with the least possible delay in order to expedite the despatch of the full report to you.

E. Boult F/O

E. BOULT F/O
for AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR.
AIR FORCES SUB SECTION.

3663

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

180

93-22

9A

FROM A.H.Q. ITALY DECODED

TO A.F.H.Q. A.C. NRONE . (.) R.A.F. KLAGENFURT (.)

BT

PAS (.) FIL S (.) UNCLASSIFIED (.) REFERENCE AIR SEA RESCUE [illegible]
RESCUE MONTHLY LETTER AND SUMMARY OF INCIDENTS (.) REQUEST YOU EXPEDITE
FOR MONTH OF JANUARY (.) [redacted] MYREAF THIS MATTER AS URGENT (.)

DT DECODED

SENT NR. T78/E. ON AT 1335

INITS:- RAS S

K

SENT :

SENT NR. T78/E ON AT 1335 AS ABOVE PAL

RE RCD AT 1343

A.47
10/a/42

AIR III
Action please
Returned 10/2

3862

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

From : A.S.R. Centocelle.

To : A.F.S.C., A.C., Rome.
(Attn. F/O BOULT).

Date : 27th January, 1947.

Ref. : 16hh/C16.

8A/(T)

NUMBER OF SERVICEABLE A.S.R. AIRCRAFT ON 27/1/47.

Base	No	Serviceable	Unserviceable
Grottaglie	13	2	11
Galatone	2	-	2
Cagliari XXX	4	2	2
Furbara	16	8	10
Vigna di Valle	4	-	4
Venezia	2	-	2

XXX Of which, one is serviceable but in Venice.

Moreover the following are at our disposition:

Lecce Airport 1 Serviceable Fighter
Lieste Airport 1 Serviceable Baltimore
Aviano Airport 1 Serviceable Baltimore

The DIRECTOR OF R.A.F. R.S.
Col. A. DEL DEFFE

3861

TRANSLATED BY LAC MANINI.

AIR FORCES ALLIED COMMISSION A III 8/2/47 CONFIDENTIAL 48/10

0471

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

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 27/1/947

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/C Boult
R O M A

Prot.N°. 1844/C16

Oggetto: Efficienza velivoli soccorso alla data del 27/1/1947-

Base	N°	Effic.	Ineff.
Brindisi	13	2	11
Cadimare	2	=	2
XXXCagliari	4	2	2
Taranto	16	6	10
Vigna di Valle	4	=	4
Venezia	2	*	2

XXX Di cui uno efficiente fuori sede a Venezia.-

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Lecce 1 Caccia Efficiente
Aeroporto Linate 1 Baltimore Efficiente
Aeroporto Guidonia1 Baltimore Efficiente

A.Arn. - A. Del Monte

3860

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

From : Air Sea Rescue Service. Centocelle.

To : A.F.S.C., A.C., Rome.
(Attn. F/O BOULT).

Date : 27th January, 1947.

Ref. : 1342/C/1/M.

PIC
5th Gp
HQ/11 A

78
(T)

REPORT ON THE AIR SEA RESCUE SERVICE OF THE NIGHT X 30 P.

At 16,30 hrs on the 24/1/47, Milan CCRS informs us that the Genoa Navy radio received an S.O.S. from "ANSON X 30 P" with the sentence "No position, out of fuel".

16,34 hrs. We immediately requests news concerning the above aircraft from A30 & A30 in order to be able to establish the route of the aircraft and possible zone, in order to commence searches. The above Allied Commands reply that they have no news regarding aircraft of that call-sign.

16,34 hrs. We immediately contact Military Navy HQ who confirm having received the same S.O.S. on radio (enne). We maintain continuous communication. Meanwhile Milan CCRS requests urgent news is kept by means of Cagliari CCRS. We make arrangements by means of telephone for "Dove II Cadiccre" & "Vigne di valle" Air Sea Rescue planes to stand by and be ready to take off.

21,00 hrs. Cagliari replies to advise that the crew of the aircraft have been rescued by a French ship which had received the S.O.S. The news does not specify in which position the rescue took place. It adds that the aircraft had taken off at 18,30 hrs from Istres en-route for Elmas.
After having informed the units concerned we consider our ASR finished. We suspend the operations ~~commenced~~. We inform the Seaplane base to cease the stand-by order.

25/1 /47

10,10 hrs. Malta denies the rescue of the ship-wrecked. By means of "Emergency" telegram AF090 and orders to get a Cant 6 rescue aircraft ready to commence searches, giving the following positions. The zone where the searches will be carried out are included within 41 00 N 08 30 E and 42 00 N 07 15 E.

10,15 hrs. We get in communication with Military Navy HQ who reply that they will signal shipping and inform merchantmen.

10,25 hrs. Malta requests us with "Emergency AF094" to keep them informed about the commencement of the searches.

10,36 hrs. With "C/H 0112/RV" we transmit the news and the positions to Elmas and then the operations orders.

11,05 hrs. With "C/H 0112/RV" we specify to Elmas CCRS that the searches will have to be limited to the zone of their jurisdiction and therefore the Territorial water limits of Sardinia.

11,35 hrs. A30 communicate that they will participate in the searches with a "B-17". They will inform us of the time of take-off.

3859

P.TO. ...P.T.O. P.T.O.

0479

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

11,36 hrs. With "SVH 681/RV" Elmas CORD inform us that they have received orders from Malta to cease the searches.

11,43 hrs. The above has been forwarded to the Military Navy, SSO & ASO, for information.

11,50 hrs. ACC Malta with "tele AF 377" confirm the ceasing of the searches and specify the ship-wrecked (complete crew of 5 men) have been taken to Ajaccio.

11,53 hrs. The above has been forwarded to the Military Navy, SSO & ASO, for information.

12,05.hrs. After this we tell Elmas CORD by means of "SVH 0416" to cancel the take of of the aircraft and to consider the ASR action closed.

THE SERVICE OFFICER
Capt. BARTOLETTI

TRANSLATED BY LAC MARINI.

SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

Centocelle, li 27/1/1947

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
dell'A.M.- I° Reparto
ROMA

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Boult
ROMA

Prot.N°. 1842/C.1M

Oggetto: Relazione sull'azione di ricerca e soccorso del velivolo "Anson K8OP".-

Alle ore 16.30 del 24/1/47 il C.C.R.S. di Milano ci informa che la radio della Marina di Genova ha captato il segnale S.O.S. del velivolo "ANSON K8OP" con la frase:"No position out of fuàl int (Non conosciamo la nostra posizione, manchiamo di rifornimenti).
Ora 16.34-Chiediamo immediatamente ~~notizie~~ all'ABO e BBO notizie concerpenti il suddetto apparecchio onde poter stabilire la rotta del velivolo e quindi la probabile zona onde poter iniziare le ricerche. I detti Comandi Alleati rispondono di non aver notizie riguardanti aereo di quel nominativo.
" 16.34-Ci mettiamo subito in contatto con lo Stato Maggiore della Marina Militare che ci conferma di aver captato lo stesso S.O.S. di radio Genova. Ci manteniamo in contatto continuo. Intanto il CCRS di Milano chiede a mezzo del CCRS di Cagliari notizie urgentissime a Malta. Noi predisponiamo telefonicamente che aerei di soccorso della Base di Cadimare e di Vigna di Valle siano in allarme pronti per partire.
" 21720 -Cagliari risponde a Milano che l'equipaggio dell'aereo è stato ricuperato da una nave francese che aveva captato l'S.O.S.. La Notizia non specifica in quale posizione sia avvenuto il salvataggio. Aggiunge anche che l'aereo era partito alle ore 12.30Z dalla Base di Istres diretto ad Elmas. Dopo aver informato gli Enti interessati riteniamo esaurito il compito di ricerca e soccorso. Sospendiamo le operazioni iniziate. Ordiniamo alle Basi degli Idro-Soccorso di cessare lo stato di allarme.

Giorno 25/1/1947 3857
Ore 10.10-Malta con telegramma "Emergency" AF 890- smentisce il salvataggio dei naufraghi dicendo di approntare un Cant Z di soccorso ed iniziare le ricerche, dandoci le seguenti

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

...A.A.F.S.O. F/O Boult

ROMA

Prot.N° 1842/C 1M

Oggetto: Relazione sull'azione di ricerca e soccorso del velivolo "Anson K8OP".-

Alle ore 16.30 del 24/1/47 il C.C.R.S. di Milano ci informa che la radio della Marina di Genova ha captato il segnale S.O.S. del velivolo "ANSON K8OP" con la frase:"No position cut of fuel int (Non conosciamo la nostra posizione, manchiamo di rifornimenti).

Ora 16.34-Chiediamo immediatamente notizie all'ABO e BBO notizie concerpenti il suddetto apparecchio onde poter stabilire la rotta del velivolo e quindi la probabile zona onde poter iniziare le ricerche. I detti Comandi Alleati rispondono di non aver notizie riguardanti aereo di quel nominativo.

" 16.34-Ci mettiamo subito in contatto con lo Stato Maggiore della Marina Militare che ci conferma di aver captato lo stesso S.O.S. di radio Genova. Ci manteniamo in contatto continuo. Intanto il CCRS di Milano chiede a mezzo del CCRS di Cagliari notizie urgentissime a Malta. Noi predisponiamo telefonicamente che aerei di soccorso della Base di Cadimare e di Vigna di Valle siano in allarme pronti per partire.

" 21/20 -Cagliari risponde a Milano che l'equipaggio dell'aereo è stato ricuperato da una nave francese che aveva captato l'S.O.S.. La Notizia non specifica in quale posizione sia avvenuto il salvataggio. Aggiunge anche che l'aereo era partito alle ore 12.30Z dalla Base di Istres diretto ad Elmas. Dopo aver informato gli Enti interessati riteniamo esaurito il compito di ricerca e soccorso. Sospendiamo le operazioni iniziate. Ordiniamo alle Basi degli Idro-Soccorso di cessare lo stato di allarme.

Giorno 25/1/1947

3857

Ore 10.10-Malta con telegramma "Emergency" AF 890- smentisce il salvataggio dei naufraghi dicendo di approntare un Cant Z di soccorso ed iniziare le ricerche, dandoci le seguenti posizioni. La zonain cui dovranno essere svolte le ricerche è compresa tra 41°00'N 08°30'E at 42°00'N 07°15'E.-

" 10.15-Ci mettiamo in comunicazione con lo Stato Maggiore della Marina Militare la quale risponde che provvederà lanciando all'aria l'avviso ai naviganti ed interessando Mari-Sardegna.-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735017

Ore 10.25-Malta con "Emergency AF 894" ci chiede di tenerli informati circa l'inizio delle ricerche.

" 10.56-Con"SVH 0412/RV" ad Elmas, gli trasmettiamo le notizie, le posizioni e quindi l'ordine di operazione.

" 11.05-Informando di ciò la Base Operazioni Americana, gli chiediamo di partecipare alle ricerche.(Attendiamo risposta e conferma).

" 11.30-Con "SVH 0414/RV" precisiamo al CCRS di Elmas che le ricecche dovranno essere limitate alla zona di sua giurisdizione e cioè limite acque territoriali della Sardegna.

" 11.35-La American Base Operation ci comunica che parteciperanno alle ricerche con aereo"B 17". Ci informeranno quando avverrà la partenza.

" 11.36-Con "SVH 081/RV" CCRS di Elmas ci informa di aver ricevuto ordine da Malta di soprassedere alle ricerche.

" 11.45-Mettiamo al corrente di ciò la Marina Militare, la BSO e la ABO.-

" 11.50-A.T.C. Malta con tele" AF 897" ci conferma la sospensione delle ricecche e precisa che i naufraghi sono stati portati ad Ajaccio.(5 uomini componenti l'equipaggio).

" 11.51-Informiamo di quanto sopra la Marina Militare, ABO e BSO.-

" 12.05-Dopo dà ciò, con "SVH 0416" diciamo al CCRS di Elmas di annullare l'ordine di partenza dell'Aereo e di considerare chiusa l'azione di Ricerca e Soccorso.-

UFFICIALE DI SERVIZIO

Capo Tec. Bartoletti

Visto
IL CAPO DEL SERVIZIO ANTINCENDI E SOCCORSO
(Ingegnere [illegible])

3856

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 750017

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

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

TO :- Air Forces Sub-Commission,H.Q.,A.C.,Rome.

DATE :- 3rd February 1947

REF :- AFSC/M/501/SIGS.

C.A.V. LIDATE

Attached herewith is a translation of fortnight report from C.A.V. Lidate for your attention and action.

.LORD F/LT
Commanding
A.F.S.C. MILAN

ALLIED AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN - CONTROL

3855

TRANSLATION

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
AEROPORTO LINATE
UFFICIO COMANDO

63

Linate Milano 27 January 1947

Prot. 42/RS

To Air Forces Sub Commission
Milan

Subject: Report on service defects from 16th to 27 January 1947

1) Rescue operations carried out during the a/m fortnight

One on the 24th January. Marina Genova radio station caught a SOS from the a/c "PH 178/K8" which left Istres at 11.25 Z in direction of Elmas.

This Command immediately informed by Genova Marina Command contacted Marseille and Malta Rescue Services. At the same time we gave instructions to Elmas Rescue Service which was able to obtain the following particulars: Aereo K 8 OP crashed into the sea but the 5 British Officers were rescued by a French ship. Malta was immediately informed accordingly.

2) Practises carried out during the fortnight.

N. 4 practises respectively in the days 18/19/21/22 always with Cant Z 506 "19 JS" of Cadimare. Total hours flown 4h 10. During the exercises we noticed again that this a/c (the only one remained at La Spezia) is never completely serviceable. Sometimes there is some trouble with the engines and sometimes the radio installations dont work properly.

We already pointed out that one Cant Z 506 is not enough to carryout the alert service and it is therefore most important that this aircraft should be in condition to ensure the perfect functioning both of the engines and of the radio installations. We know that Cadimare base has not a supply of radio installations and of "catalitiche" heaters for engines.

Besides we cannot rely upon the information which we receive from La Spezia regarding the efficiency ofthe a/c and are taking steps for this a/c to undertake a thourough exercise.

We beg to ask this AFSC to intervene with the superior Authorities in order to obtain the material requested and the release of the second aircraft which was promised about three months ago.

For what concerne the Baltimre aircraft, practises have not been carried out owing to bad weather conditi[illegible]

Contact Tamburo // Vigna Valle. // Hospt Col Rossi

385/

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

Subject: Report on service defects from 16th to 27 January 1947

1) Rescue operations carried out during the a/m fortnight

One on the 24th January. Marina Genova radio station caught a SOS from the a/c "PH 178/K8" which left Istres at 11.25 Z in direction of Elmas.

This Command immediately informed by Genova Marina Command contacted Marseille and Malta Rescue Services. At the same time we gave instructions to Elmas Rescue Service which was able to obtain the following particulars: Aereo K 8 OP crashed into the sea but the 5 British Officers were rescued by a French ship. Malta was immediately informed accordingly.

2) Practises carried out during the fortnight.

N. 4 practises respectively in the days 18/19/21/22 always with Cant Z 506 "19 JS" of Cadimare. Total hours flown 4h 10. During the exercises we noticed again that this a/c (the only one remained at La Spezia) is never completely serviceable. Sometimes there is some trouble with the engines and sometimes the radio installations dont work properly.

We already pointed out that one Cant Z 506 is not enough to carryout the alert service and it is therefore most important that this aircraft should be in condition to ensure the perfedt functioning both of the engines and of the radio installations. We know that Cadimare base has not a supply of radio installations and of "catalitiche" heaters for engines. 3857

Besides we cannot rely upon the information which we receive from La Spezia regarding the efficiency ofthe a/c and are taking steps for this a/c to undertake a thourough exercise.

We beg to ask this AFSC to intervene with the superior Authorities in order to obtain the material requested and the release of the second aircraft which was promised about three months ago.

For what concerns the Baltimore aircraft, practises have not been carried out owing to bad weather conditions on Linate airfield and also owing to some repairs needed by the aircraft.

We are considering the opportunity of moving one Baltimore to Orio al Serio or Vergiate airfields in view of Linate persistent bad weather conditions.

The two Baltimore remaining at Linate will also be used for Rescue Service if needed.

Contact Fanelo or Vigna Valle. Hospt Lt Rovida

I think Lt Stuck agree to this for the Lecce Lakes.

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

speak with Carter.

3) Supplies and materials

No Baltimore spares have arrived yet at Linate Airport.
An assurance has been made to me by Staff of the Italian Air Ministry that parachutes and containers will be made available as soon as possible. However these materials are so small in quantity that they will not meet the requirements, as already requested for the rescue purposes. Therefore we beg to ask this AFSC to intervene with the superior Authorities for the release of the other materials requested.
In regard to petrol allocation for "Fiat 1100" on charge to this section, we still await a reply from Italian Air Force Hq. in Rome.

4) Centre Personnel

Sufficient in strength and well trained;

5) Telephonic Communications

Interruption from circuit lines were few, with the exception of the Rome line which has been interrupted for a long period. On the 27th last finally this Command has obtained direct communications with the rescue centre in Venice. However we are awaiting for the amplification for the Genoa and Turin lines, promised long time ago, by tele-communication centre 1st ZAT.

6) R.T. Communications.

Good results obtained from 6500 Kilocycles, especially from various italian centres. We see the necessity of a radio contact with the rescue centres of Marseille and Malta.
We are still awaiting the change of 350/2 with 350/ ter on seaplanes Cant Z 506.
The short wave radiogoniometer of Mezzate does not function yet. We still await the return of the Allied specialists from Udine in order to render serviceable said apparatus.

The Chief CORS of Milan
Cap.Pil.Edgardo Merli

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

TRO COORDINAMENTO SOCCORSO
AEROPORTO LINATE (MILANO)

UFFICIO COMANDO

Linate-Milano, li 27 Gennaio 1947

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATA PER L'AERONAUTICA MILITARE

M I L A N O

Protocollo n°.....42/RS

OGGETTO: Relazione sulle manchevolezze del servizio dal 16 al 27/1/1947.

1°) - MISSIONI DI SOCCORSO SVOLTE NELLA QUINDICINA: Una il giorno 24 c.m. La stazione radio di Marina Genova intercettava alle ore 15,00 Z un S.O.S. dell'aereo "PH 178/K8 OP" partito da Istres alle ore 11,25 Z e diretto a Elmas.
Questo Comando, informato immediatamente dal Comando Marina di Genova, interessava della questione i Centri Soccorso di Marsiglia e di Malta; nello stesso tempo faceva svolgere ricerche dal Centro Soccorso di Elmas che riusciva a seguire le ricerche stesse ottenendo i seguenti particolari: Aereo "K 8 OP" caduto a mare ma i cinque ufficiali britannici sono stati salvati da una nave francese.
Immediatamente ne è stata data comunicazione a Malta.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N°4, rispettivamente nei giorni 18, 19, 21 e 22 c.m. sempre con il Cant.Z.506 "19 JS" di Cadimare.
Totale ore di volo: $4^h\ 10^m$.
Da queste esercitazioni si è potuto rilevare come l'efficienza di detto velivolo, unico rimasto a La Spezia, non fosse mai completa: a volte per inconvenienti ai motori ed a volte per le deficienze dell'apparecchiatura radio.
A parte il fatto che un solo Cant.Z.506 non è in grado di assicurare il servizio di allarme, sarebbe opportuno che la manutenzione di detto velivolo fosse spinta al massimo in modo che gli apparati radio di bordo ed i motori dessero il massimo affidamento.
Allo scrivente risulta che a Cadimare non vi sono apparecchiature radio di riserva nè stufe catalitiche per i motori.- Lo scrivente ha dovuto giungere alla determinazione di non fidarsi dell'efficienza passata telegraficamente dal Comando di La Spezia, ed ha dato ordine che il velivolo sia considerato inefficiente fino a quando, dopo una esercitazione completa, questo Centro non si sarà reso perfettamente convinto di quanto, da lungo tempo, asseriscono i vari Comandanti di Cadimare.
Si prega codesta Sottocommissione di voler far pressione presso gli Enti centrali perchè a La Spezia vengano inviati materiali di rispetto ed il secondo velivolo promesso da oltre tre mesi.
Per quanto riguarda i Baltimore, non sono state fatte esercitazioni a causa delle condizioni atmosferiche avverse sul campo di Linate e, in particolare, per lo stato di inefficienza dei Baltimore che stanno subendo delle revisioni.
In considerazione delle particolari condizioni atmosferiche dell'Aeroporto di Linate, lo scrivente

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

S.O.S. dell'aereo "PH 176/K8 OP" partito da Istres alle ore 11,25 Z e diretto a Elmas.

Questo Comando, informato immediatamente dal Comando Marina di Genova, interessava della questione i Centri Soccorso di Marsiglia e di Malta; nello stesso tempo faceva svolgere ricerche dal Centro Soccorso di Elmas che riusciva a seguire le ricerche stesse ottenendo i seguenti particolari: Aereo "K 8 OP" caduto a mare ma i cinque ufficiali britannici sono stati salvati da una nave francese.

Immediatamente ne è stata data comunicazione a Malta.

2°) - ESERCITAZIONI SVOLTE NELLA QUINDICINA: N°4, rispettivamente nei giorni 18, 19, 21 e 22 c.m. sempre con il Cant.Z.506 "19 JS" di Cadimare.

Totale ore di volo: 4h 10m.

Da queste esercitazioni si è potuto rilevare come l'efficienza di detto velivolo, unico rimasto a La Spezia, non fosse mai completa: a volte per inconvenienti ai motori ed a volte per le deficienze dell'apparecchiatura radio.

A parte il fatto che un solo Cant.Z.506 non è in grado di assicurare il servizio di allarme, sarebbe opportuno che la manutenzione di detto velivolo fosse spinta al massimo in modo che gli apparati radio di bordo ed i motori dessero il massimo affidamento.

Allo scrivente risulta che a Cadimare non vi sono apparecchiature radio di riserva nè stufe catalitiche per i motori.- Lo scrivente ha dovuto giungere alla determinazione di non fidarsi dell'efficienza passata telegraficamente dal Comando di La Spezia, ed ha dato ordine che il velivolo sia considerato inefficiente fino a quando, dopo una esercitazione completa, questo Centro non si sarà reso perfettamente convinto di quanto, da lungo tempo, asseriscono i vari Comandanti di Cadimare.

Si prega codesta Sottocommissione di voler far pressione presso 4857
Enti centrali perchè a La Spezia vengano inviati materiali di rispetto ed il secondo velivolo promesso da oltre tre mesi.

Per quanto riguarda i Baltimore, non sono state fatte esercitazioni a causa delle condizioni atmosferiche avverse sul campo di Linate e, in particolare, per lo stato di inefficienza dei Baltimore che stanno subendo delle revisioni.

In considerazione delle particolari condizioni atmosferiche dell'Aeroporto di Linate, lo scrivente ha proposto che un Baltimore venga dislocato sull'aeroporto di Orio al Serio o a Vergiate.

Ben inteso che in caso di necessità, anche i due velivoli Baltimore che rimarrebbero a Linate, potrebbero essere adoperati per il soccorso.

3°) - RIFORNIMENTI E MATERIALI: Nulla è ancora giunto a Linate dell'attrezzatura di bordo per i velivoli Baltimore.

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

CEN

In un abboccamento avuto dallo scrivente con personale dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, si è avuta l'assicurazione che i paracadute e i contenitori verranno approvvigionati fra breve.
Però i materiali di cui sopra, non sono che una minima parte di quelli occorrenti per il soccorso.
Pertanto si prega vivamente codesta Sottocommissione di interessare gli Enti centrali perchè provvedano anche per gli altri materiali richiesti.
Per quanto riguarda la benzina per l'autovettura "1100" di questo Comando, si è in attesa della risposta degli Enti aeronautici italiani di Roma alla lettera che codesta Sottocommissione ha, al riguardo, inviata.

4°) - PERSONALE DEL CENTRO: Sufficiente come numero e ben addestrato.

5°) - COMUNICAZIONI TELEFONICHE: Le interruzioni dei circuiti sono state poche; solo la linea di Roma è rimasta interrotta a lungo.
Il giorno 27 c.m., finalmente, questo Comando ha ottenuto l'allaccia mento telefonico diretto col Centro Soccorso di Venezia.
Si è sempre in attesa, però, dell'amplificazione delle linee di Genova e Torino, promessa da vario tempo dalla Direzione delle Telecomunicazioni della I^Z.A.T.-

6°) - COMUNICAZIONI R.T.: Buoni i risultati su 6500 Kc/s, specie fra i diversi Centri italiani.
Si prospetta la necessità di avere un collegamento radio diretto con gli Air Craft Safety Centre di Marsiglia e di Malta.
Si è tuttora in attesa del cambio delle 350/2 con le 320 ter. sugli idrosoccorso Cant.Z.506.
Il radiogoniometro ad onde corte di Mezzate non funziona ancora. Si è sempre in attesa del ritorno da Udine degli specialisti alleati per la rimessa in efficienza di detto apparato.

IL CAPO C.C.R.S. DI MILANO
(Cap. Pil. Riccardo MERLI)

3851

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

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

From : Research & Rescue Service, Centocelle.

To : A.F.S.C., A.C., Rome.

Date : 29th January, 1947.

Ref. : 1856/V1%

TRANSMISSION OF REPORT.

Attached please find a report on combined exercise carried out by Cent Z 506 and 2 Spit on 21/1/47.

Short Report

Upon request from AHQ Cpe. Udine. Exercise carried out 21/1/47. Cent Z 506 took off 40 min. after take off signal received. Exercise successful. Radio communication : good 2/5.

INTERPRETER. SGT. P. KIAN.

ALLIED COMMISSION 2/2/47 3859 48/1/Air

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

Centocelle, li 1/47

Sc.
SERVIZIO RICERCA E SOCCORSO

ALL'UFFICIO DI STATO MAGGIORE
dell'Aeronautica militare-I°Reparto
R O M A

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C.F/O Boult
R O M A

Prot.N° 1856/V1E

Oggetto: Trasmissione relazione.-

Allegato si trasmette N°1 copia della relazione dell'Esercitazione combinata di un Gant 2.506 con aerei da caccia inglesi tipo Spitfire effettuata il giorno 21 Gennaio 1947 dal Centro Soccorso di Venezia.-

IL DIRETTORE DEL CENTRO RICERCA E SOCCORSO
(Col. Pil. A. Del Monte)

3849

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

CENTRO COORDINAMENTO
RICERCHE E SOCCORSO
VENEZIA

Ven[illegible],li 21 Gennaio 1947.

ALLA DIREZIONE SERVIZI
RICERCHE E SOCCORSO
CENTOCELLE - ROMA -

e p.c. RAGGRUPPAMENTO IDROVOLANTI
UFFICIO OPERAZIONI
TARANTO

Pret.n°425 01/R/V.

Oggetto: Esercitazione combinata di un Cant.Z.506 con aerei da caccia inglesi tipo Spitfires del giorno 21/ /1947.

Ore 09.00 A.M.S. Operations Udine ci comunica di voler effettuare una esercitazione e dice di far partire immediatamente un apparecchio.

Ore 09.05 Passa alla Base di S.Andrea il seguente ordine d'operazioni: "Idrosoccorso decolli immediatamente.Informare questo Centro dell'ora di decollo dell'aereo.In volo gli verrà comunicata la rotta da seguire.Nominativo M.T.97 [illegible],frequenza di servizio 6500 Kc/s.".

Ore 09.30 Informo la D.S.R.S. di Roma della esercitazione in corso.

Ore 09.40 L'idrosoccorso decolla.

Ore 09.45 Avviso A.M.S. Operations Udine del decollo del Cant.

Ore 18;30 L'Ufficio Operazioni di Udine comunica che il Cant.Z.506 si deve recare nella posizione 45° 20' Nord e 12° 40' Ester incontrare due velivoli da caccia tipo Spitfires che volano alla quota di 7000 feet.

Ore 10.09 Passo il suddetto messaggio al 97 [illegible].

Ore 10.35 L'aereo 97 [illegible] è in posizione ma non riesce ad avvistare nessun velivolo.

Ore 10.40 Telefono all'Ufficio Operazioni di Udine il quale mi comunica che i due caccia inglesi sono già in posizione.

Ore 10.50 Invio al 97 [illegible] seguente messaggio" Spitfires sono in posizione. Comunicate esito ricerche".

Ore 10.55 97 [illegible] comunica di aver avvistato i due Spitfires nella posizione convenuta. 3848

Ore 11.00 Comunico all'Ufficio Operazioni di Udine che i due caccia sono stati avvistati e chiedo ordini.

Ore 11.02 A.M.S. Udine comunica che l'esercitazione è terminata ed esprime il suo compiacimento.

Ore 11.05 Ordino al 97 [illegible] di rientrare alla Base.

Ore 11.25 L'idrosoccorso 97 [illegible] ammara.

OSSERVAZIONI

Nel complesso l'esito dell'esercitazione è stato soddisfacente. Il collegamento radio tra l'aereo e la stazione ricevente è stato buono e l'intensità dei segnali è stata di 2/5.

CENTRO COORDINAMENTO RICERCA E SOCCORSO VENEZIA

IL DIRETTORE DEL CENTRO
(Tecol. A.A.r.a.P.N. C. Bertolini)

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

8993 131

FROM AIR HEADQUARTERS ITALY FSS0302

TO A.F.H.Q. FROM

INFO ----

BT

AMS S FSH UNCLASSIFIED (.) COM-Part 3.

REFERENCE YOU AFSC/48/1/AIR ADJ (.) NO TRACE YOUR UPDATED

28 OCT THIS HEADQUARTERS (.)

GRATEFUL YOU [redacted] SEND ANOTHER COPY

IT AS/8935/2

WPT AND S AFSC/48/1/AIR ADJ UPDATED [redacted] OCT

SENT HERE AOM 1155 (ITA) TWO

TO AR 5154 DT 27 (.) THX K

Air Ltr
H.P.

Cn 528/5165.

48/1/AIR

AR9

Air HQ. Italy
Letter dated 27th October 1944
to A.F.H.Q. Copy of letter dated 26th October 1944

0494

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

From : Air Forces Sub-Section, IMAS, AFHQ, Italy.

To : Air Headquarters, R.A.F., Italy.

Date : 6th February, 1947.

Ref : IMAS/48/1/AIR/AF.

3A

AIR SEA LAND & JUNGLE RESCUE RETURN.

1. Reference your letter AHQI/400/5 dated 25 October and 21 November, 1946.

2. Herewith summarised account of all Incidents reported during January, 1947.

3. Eleven exercises were carried out with fair results.

4. Telephone search for overdue aircraft was undertaken in 19 cases.

5. No actual Rescue Missions were undertaken.

6. The total hours flown:

(a) On actual missions -
(b) On practice Missions 15 hrs 12 mins.

Total 15 hrs.12 mins.

7. Amendments to a/c state as shown in my AFSC/48/1/AIR dated 9th January 1947.

Para	Base	No of A/C	Serviceable	U/S
4	Taranto	16	7	9
4	Cagliari	4	2	2
4	Venice	2	-	2

3848

E. BOULT F/O
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Section.

0495

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

SERVIZIO [illegible] SOCCORSO

Centocelle, 13/2/1947

ALL'UFFICIALE DI COLLEGAMENTO
dell'A.F.S.C. F/O Scult
ROMA

2A

Prot.N° 1876/C 16

Oggetto: Efficienza velivoli soccorso alla data del 3 Febbraio 1947.-

Base	N°	Efficienza	Inefficienza
Brindisi	13	1	12
Cadimare	2	-	2
Cagliari	4	2	2
Taranto	16	7	9
Venezia	2	-	2
Vigna di valle	4	1	3

Inoltre sono a disposizione:

Aeroporto Lecce	1 Caccia	Efficiente
Aeroporto Linate	2 Baltimore	Efficiente
Aeroporto Guidonia	1 Baltimore	Efficiente

[illegible] 3845

[illegible]

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

1A

From:- Headquarters, Royal Air Force,
Mediterranean and Middle East. ISMAILIA.

To :- Air Headquarters, Italy.
Air Force Sub Commission, A.C., Rome.

Date:- 22nd January, 1947.

Ref.:- MEDME/56029/ATC.

BREACHES OF AIR TRAFFIC DISCIPLINE.

Reference is made to Air Force Sub Commission (Rome) letter AFSC/48/1/AIR, dated 9th January, 1947. It is considered by this Headquarters that there can be no possible excuse for pilots failing to report to the Air Traffic Control Officer on airfields administered by the Italian authorities.

2. In order that disciplinary action may be instituted promptly against all future offenders, it is requested that detailed reports on such incidents, which should include the name of the pilot and parent Unit, be forward to the Air Traffic Control Headquarters, Med/M.E. with the minimum of delay.

3844

(F.A. PENTYCROSS)
Squadron Leader,

Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
H.Q., R.A.F., Med/M.E., ISMAILIA, M.E.F.

AIR III

Please accept reply to IAM going from
this information. Wg. Cdr