

1970

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

785017

ACC

10000/135/590

IAF  
FLYIN  
OCT. 1

1871

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

785017

10000/135/590

IAF AIRCRAFT ACCIDENTS & CASUALTIES TO  
FLYING PERSONNEL  
OCT. 1946 - AUG. 1947

M.I.

Major Sullivan I have spoken with Lt Colonel  
 re. E.13 + told him that in view of  
 our case down down the 1st + 11. 5 km 11  
 contact the appropriate domestic of  
 Civil aviation in U.S. English & X  
 have. Could you please see  
 that this information, together with  
 whatever else possible, is made available to  
 the 100th.

(initials)  
 M.I.

13/6

July 13/6

M 2

W/C Grace - note action taken for (14). 1391  
 E.D. Sullivan  
 Major, etc

13/6

M.3.

contact the appropriate authorities of  
 Civil aviation in U.S. England &  
 base. Could you please see  
 that this information, Repetition with  
 addresses & the problem, is not omitted &  
 the 1977.  
 1976.

Chubb  
 12/6

W/C Grace - note action taken for (14). 1391  
 M 2  
 E.D. Lincowen  
 Major, etc

13/6

D

directed  
 D.D.

19/6.

M.B.

Enclosure 10 is for your refutation.

Chubb  
 19/6.

785017

| MESSAGEFORM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                  | MESSAGE CENTER NO                             | TRANSMITTING MEANS                                                                                      | CRYPTOGRAPH OR CLEAR TEXT |                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| CALLS<br>V                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                  | 4097                                          |                                                                                                         | (8)                       |                            |
| STA SFR, NR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | PRECEDENCE<br><b>OP-PRIORITY</b> | TRANSMISSION INSTRUCTIONS<br><i>air force</i> |                                                                                                         | ORIGINATOR                | DATE-TIME GROUP<br>280700Z |
| ACTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | NR                               | EXEMPT                                        |                                                                                                         | OPERATING SIGNALS         | GROUP COUNT<br>OR          |
| SPACE ABOVE FOR SIGNAL CENTER ONLY                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                  |                                               |                                                                                                         |                           |                            |
| FROM: (Originator)<br>CO NEUBIBERG AIR BASE, TOCG AAF WASH-                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                  |                                               | SECURITY CLASSIFICATION<br><b>CONFIDENTIAL</b>                                                          |                           |                            |
| ACTION TO:<br>INGON 25, D.C.<br>CHIEF FLYING SAFETY LANGLEY FIELD,<br>D.C.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                  |                                               | PRECEDENCE FOR<br>ACTION INFORMATION                                                                    |                           |                            |
| INFORMATION TO:<br>OMGUS AFE (ATTN FLYING SAFETY), 12TH<br>TAC (ATTN FLYING SAFETY), CO 4TH FIGHTER WING, ITALIAN AIR<br>FORCE, NAPLES, ITALY,<br>REF NR: A-2077-E<br>PRELIMINARY ACCIDENT REPORT.<br>LINE ABLE, DATE 26 AUGUST 47, TIME 0828Z HOURS, PLACE,<br>IN NEUBIBERG AIR BASE BANINE B, AIRCRAFT TYPE, P-51D-25,<br>4407270, DETACHMENT A 86 COMPOSITE GP, 12TH TAC, USAF,<br>MAJOR DAMAGE, IS PENNAGE BROKEN JUST AFT OF RADIO MAST,<br>LEFT WING TIP AND LEFT FLAP DAMAGED, TAIL SECTION BADLY<br>DAMAGED, LEFT LANDING STRUT BADLY BENT, PROPS LIGHTLY DA-<br>MAGED, TURNED OVER TO 486 AIR SERVICE GP FOR CONDITION<br>INSPECTION.<br>LINE CHARLIE, NAME, SPINELLI, GIUSEPPE NMI, RAN-<br>TENNENTE, ORGANIZATION, 4TH FIGHTER WING, CAPODICHINO,<br>NAPLES, ITALY, NO USE OF PARACHUTE, NO INJURY.<br>LINE DOG, NO TAPPLIC ABLE. |                                  |                                               | <input type="checkbox"/> ORIGINAL MESSAGE<br>REFERS TO ANOTHER MESSAGE<br>IDENTIFICATION CLASSIFICATION |                           |                            |
| SECURITY CLASSIFICATION<br><b>CONFIDENTIAL</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                  |                                               | AUTHORIZATION<br>7390                                                                                   |                           |                            |
| SYMBOL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ORIGINATING AGENCY               | DATE-TIME GROUP                               | OFFICIAL TITLE                                                                                          |                           | PAGE OF                    |

1975

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

785017

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                     |                                  |                                                                                                         |                           |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>MESSAGEFORM</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     | MESSAGE CENTER NO.<br>4097       | TRANSMITTING MEANS                                                                                      | CRYPTOGRAPH OR CLEAR TEXT |                 |
| CALLS<br>V                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | STA. SER. NO.<br>NR | PRECEDENCE<br><b>OP-PRIORITY</b> | TRANSMISSION INSTRUCTIONS                                                                               |                           | ORIGINATOR      |
| ACTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     | INFORMATION                      | EXEMPT                                                                                                  | OPERATING SIGNALS         | DATE TIME GROUP |
| GROUP COUNT<br>08                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                     |                                  |                                                                                                         |                           |                 |
| SPACE ABOVE FOR SIGNAL CENTER ONLY                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     |                                  |                                                                                                         |                           |                 |
| FROM: (Originator)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     |                                  | SECURITY CLASSIFICATION<br><b>CONFIDENTIAL</b>                                                          |                           |                 |
| ACTION TO:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                     |                                  | PRECEDENCE FOR<br>ACTION INFORMATION                                                                    |                           |                 |
| INFORMATION TO:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                     |                                  | <input type="checkbox"/> ORIGINAL MESSAGE<br>REFERS TO ANOTHER MESSAGE<br>IDENTIFICATION CLASSIFICATION |                           |                 |
| REF NR: A -2077-E<br><br>LINE EASY, NO TAPPLIC A BLE.<br><br>LINE FOX, LANDING ACCIDENT PROBABLY RESULT OF EXCESS-<br>IVE USE OF BRAKE ON TAXI-OUT AND TAKE-OFF, AIRCRAFT WENT<br>OFF RUNWAY AND GROUND LOOPED ONE EIGHT ZERO DEGREES TO<br>RIGHT.<br><br>LINE GEORGE, NONE.<br>LINE HOW, NONE.<br>LINE ITEM, LOCAL.<br>LINE JIG, MISSION, LOCAL CHECK OUT FLIGHT.<br>LINE KING, CAVU.<br>LINE LOVE, NONE. |                     |                                  |                                                                                                         |                           |                 |
| SECURITY CLASSIFICATION<br><b>CONFIDENTIAL</b><br>ORIGINATING AGENCY                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                     |                                  | AUTHORIZATION<br>SIGNATURE<br>OFFICIAL TITLE                                                            |                           |                 |
| SYMBOL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     | DATE-TIME GROUP                  |                                                                                                         | PAGE OF                   |                 |

From - Ministry of Defence, Italian Air Force,  
General Staff.

To - A.F.S. A.F.H.Q.

Date - 11th, August, 1947.

Ref - 105894/1165/Coll.

18A  
(t)SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS - JULY 1947.

Following letter No. 100014/CP.20 dated 7/2/47.,  
please find herewith attached summary of flying accidents during  
July 1947.

The Underchief of Staff  
(Colonel M. Corsini)



1. Whilst landing, it overturned for unknown, *cause*.
2. Whilst taxiing, crashed into an MC205, No. 92163, which had stopped owing to sudden stoppage of engines.
3. It was hit by an MC205, registered No. 56575 taxiing in the take-off area of the runway.
4. Whilst landing, overturned due to sudden brakeage.
5. In attempting a forced landing near a motor fishing boat it caught fire at a height of 40 meters and crashed.
6. In landing owing to a cross wind, it heeled over.
7. In landing, owing to the breaks functioning badly and a cross wind, it heeled over crashing into an S79 Registered No. 21303.
8. Was hit by an S79 Registered No. 25383 as it heeled over.
9. Taxiing too fast the aircraft got out of control and heeled over.
10. In landing, the propeller hit a high tension cable.
11. In landing, owing to strong gust of wind, overshot field perimeter.
12. After flight test it crashed in landing.

7389

*Sen 9/11/47  
21-VIII**Chinik  
20/8*

1977

Declassified E.O. 12356 Section 1.3/NND No.

785017

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero della Difesa - Aeronautica

STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
1° GRUPPO OPERAZIONI

Aut. 1. 105534 / 120  
179/5914 / 1165/ell

11 AGO 1947

AL COMANDO UNITA' AEREA - DARI-  
AL COMANDO RENTATO VOLO S.M.  
AL COMANDO 1° Z.A.T. - PIANO-  
AL COMANDO 2° Z.A.T. - PADOVA-  
AL COMANDO 3° Z.A.T. - ROMA -

OGGETTO : sommario incidenti di volo -luglio 1947-

AL COMANDO 4° Z.A.T. - BARI-  
AL COMANDO AERON. FICULIA - PALERMO-  
AL COMANDO AER. GARDONE - CAGLIARI-

• per conoscenza

ALL'ALLIED FORCES BRANCH  
ALLIED FORCES HEADQUARTERS  
A.F.C. 794

-ROMA-

Seguito foglio n. 100914/Op. 20 del 7/2/1947, si  
trasmette in allegato un sommario degli incidenti  
di volo verificatesi nel luglio 1947.-

IL SOTTOCAPITO DI STATO MAGGIORE  
d'ordine

IL CAPO DEL 1° RENTATO  
(M. A. T. R. E. M. N. CORSIANI)  
G. P. G. P.

7388

1978

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

785017

STATO MAGGIORE

AERONAUTICA

## SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO - LUGLIO 1947 -

| Data    | Località      | Reparto   | Velivole  |           | Generalità<br>del pilota | Danni subiti |            | Descrizione                                |
|---------|---------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|--------------|------------|--------------------------------------------|
|         |               |           | Tipologia | Matricola |                          | Veliv.       | Equipaggio |                                            |
| 2-7-47  | Prosinone     | Scuola B. | E. 187    | PA 607    | Ten. SARMI               | R.D.         | ferito     | In atterraggio impreciso                   |
| 2-7-47  | Orio al Serio | 3° Stormo | Me.205    | 56575     | Ten.DOMINUTTI            | S.R.A.       | incolumi   | Fase rullaggio. 92163, improvvisamente     |
| 2-7-47  | Orio al Serio | 3° Stormo | Me.205    | 92163     | Serg.Magg.MERIO          | P.U.         | incolumi   | Veniva in volo dal rullaggio               |
| 3-7-47  | G.del Colle   | Scuola    | Ca.164    | 51818     | Ten.All.CARDELLINI       | R.S.         | incolumi   | In atterraggio nata capo                   |
| 8-7-47  | Gallipoli     | 4° Stormo | P. 38     | 44-26005  | Ten.DELLA PAQUA          | P.U.         | deceduto   | Nel tentativo di presa di volo             |
| 10-7-47 | G.del Colle   | Scuola    | Ca.164    | 51818     | Ten.All.FERRI            | R.S.         | incolumi   | In atterraggio di fine                     |
| 19-7-47 | Centocelle    | Stormo T. | S.79      | 25383     | Ten. MARINO              | S.R.A.       | incolumi   | In atterraggio, imbracciamento 21303.-     |
| 19-7-47 | Centocelle    | Stormo T. | S.79      | 21303     | -                        | P.U.         | -          | Veniva in volo per imbracciamento          |
| 23-7-47 | Brindisi      | Scuola    | Cr.42     | 9134      | Ten.All.COCCA            | R.S.         | incolumi   | Causa perdita di controllo                 |
| 24-7-47 | Orio al Serio | 5° Stormo | Sp.IX     | NH 426    | S.Magg.BERSANI           | R.S.         | incolumi   | In atterraggio, cavo alto                  |
| 25-7-47 | Centocelle    | Stormo T. | S.79      | 21352     | Col.DEL MONTE            | R.D.         | incolumi   | In atterraggio, vento contrario, azione di |
| 26-7-47 | Guldonia      | Stormo N. | S.82      | 60821     | Cap.PERRONI              | S.R.A.       | incolumi   | Dopo volo in atterraggio                   |

1979

785017

## SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO - LUGLIO 1947 -

| Reparto   | Velivolo |           | Generalità<br>del pilota | Danni subiti |            | Descrizione sommaria incidente                                                                                  |
|-----------|----------|-----------|--------------------------|--------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           | Tipo     | Matricola |                          | Veliv.       | Equipaggio |                                                                                                                 |
| Scuola B. | M. 187   | FA 607    | Ten. SARMI               | R.D.         | ferito     | In atterraggio capottava per causa imprecisata.-                                                                |
| 3° Stormo | Mc.205   | 56575     | Ten.DOMINUTTI            | S.R.A.       | incolume   | Fase rullaggio investiva Mc.205 MM.92163, che trovavasi fermo per improvviso arresto motore.-                   |
| 3° Stormo | Mc.205   | 92163     | Serg.Magg.MHIC           | P.U.         | incolume   | Veniva investito sulla linea di volo dal Mc.205 MM.56575 in fase rullaggio.-                                    |
| Scuole    | Ca.164   | 51818     | TenAll.CANDELLINI        | R.S.         | incolume   | In atterraggio causa brusca frenata capottava.-                                                                 |
| 4° Stormo | P. 38    | 44-26005  | Ten.DELLA PA-SQUA        | P.U.         | decaduto   | Nel tentativo di atterraggio fortunatamente presso peschereccio incendiato, vasi volo 40 m.quota precipitando.- |
| Scuole    | Ca.164   | 51818     | Ten.All.FERRI            | R.S.         | incolume   | In atterraggio causa forte vento di fianco imbardeva.-                                                          |
| Stormo T. | S.79     | 25383     | Ten. MARINO              | S.R.A.       | incolume   | In atterraggio, causa cattivo funzionamento freni e vento di fianco, imbardeva investendo S.79 MM.21303.-       |
| Stormo T. | S.79     | 21303     | -                        | P.U.         | -          | Veniva investito da S.79 MM.25383 per imbardata.-                                                               |
| Scuole    | Cr.42    | 9134      | Ten.All.COCCA            | R.S.         | incolume   | Causa veloce rullaggio perdita controllo velivolo imbardeva.-                                                   |
| 5° Stormo | Sp.IX    | NH 426    | S.Magg.BERSANI           | R?S.         | incolume   | In atterraggio urtava con elica cavo alta tensione.-                                                            |
| Stormo T. | S.79     | 21352     | Col.DEL MONTE            | R.D.         | incolume   | In atterraggio causa raffiche vento cadeva urtando delimitazione campo.-                                        |
| Stormo N. | S.82     | 60821     | Cap.PERRONI              | S.R.A.       | incolume   | <del>causa perdita velocità, toccava terra con ala</del><br>Dopo volo prova, si incidentava in atterraggio.-    |

785017

From : Italian Air Force, General Staff.  
To : Distribution as below  
Date : 16/7/47  
Ref : 104932/OP20/E/1054/COLL

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS DURING JUNE '47

Following letter 100914/OP.20 dated 7/2/47 please find hereby attached a summary of flying accidents during June 1947.

The Undersecretary of General Staff.

HQ, Italian Air Force, Unit, Bari.  
Flying Unit Command, Chief of Staff, Centocelle.  
HQ, 1st, Z.A.T., Milan.  
HQ, 2nd, Z.A.T., Padova.  
HQ, 3rd, Z.A.T., Rome.  
HQ, 4th, Z.A.T., Bari.  
HQ, Italian Air Force, Sicily, Palermo.  
" " , Cagliari (Sardinia)  
Allied Forces Branch, Allied Forces Headquarters,  
A.P.O. 794, Rome.

Translated by L.A.C. Dosi.

*Chubb*  
19/7.



# REPUBBLICA ITALIANA

STATO UNITO AERONAUTICA  
1° RAGGRUPPO AERONAUTICA

Roma, 11 16 LUG 1947

Prot. N. 104933/120/E/1034 6022

COMANDO UNITA' AEREA = B A R I =  
COMANDO REPARTO VOLO S.M. = CENTOCCELLE =  
COMANDO 1° Z.A.T. = MILANO =  
COMANDO 2° Z.A.T. = PADOVA =  
COMANDO 3° Z.A.T. = ROMA =  
COMANDO 4° Z.A.T. = BARI =  
COMANDO AERONAUTICA SICILIA = PALESTRO =  
COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA = CAGLIARI =

e per conoscenza

ALL'ALLIED FORCES BRANCH  
ALLIED FORCES HEADQUARTERS  
A.F.O. 794

= ROMA =

OGGETTO: Sommario incidenti di volo - giugno 1947 -

Seguito foglio n. 100914/Op. 20 del 7/2/1947, si trasmette  
in allegato un sommario degli incidenti di volo verificatesi  
nel giugno 1947. -



SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS DURING GIUGNO 1947  
 SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO=GIUGNO 1947

| DATE    | LOCATION    | UNIT              | AIRCRAFT |           | NAME OF               | DAMAGES SUFFERED              |                  | SUMMARY                                                           |
|---------|-------------|-------------------|----------|-----------|-----------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Data    | Località    | Reparto           | Velivolo | Matricola | Generalità del pilota | Veliv.                        | Equipaggio       | Denominazione                                                     |
| 4.6.947 | Linate      | St. "T"           | S. 79    | 22223     | T.Col.SANTINI         | S.R.A.                        | incolume<br>SAFE | ① Durante atter-<br>delimitazione<br>50 m. sul ter                |
| 5.6.947 | G.del Colle | Sq.Unità<br>Aerea | CzI007   | 25434     | Ten.MARCOAL-<br>DI    | R.S.                          | incolume<br>SAFE | ② Durante manov<br>per mancato f<br>zava contro p                 |
| 19.6.47 | " " "       | Scuole            | CaI64    | 51823     | Mr.RUGLIONI           | Elica<br>F.U.<br>PROG.<br>UIS | incolume<br>SAFE | ③ Durante fase<br>tubicino aria                                   |
| 23.6.47 | Guidonia    | St.Balti-<br>more | M.I87    | FW439     | -                     | R.S.                          | -                | ④ Veniva invest<br>con l'ala all<br>L'S.82 non ri<br>retti S.82). |
| 24.6.47 | Padova      | Rep.Volo<br>S.M.  | Ca.314   | 12159     | Serg.Magg.<br>ROSCINI | R.D.                          | incolume<br>SAFE | ⑤ In atterraggi<br>te causa bloc<br>HP                            |

- ① During landing, hit ditch at edge of runway and skidded along the
- ② During the whilst starting up the engines the brakes ceased  
the aircraft hit door of a hangar
- ③ During to back wheel breaking heeled over whilst taxiing
- ④ whilst stationary was hit, by <sup>the wing of</sup> S 82, on the tail. The S 82 re
- ⑤ During landing, heeled over owing to ~~blocked~~ <sup>formed</sup> landing wheel

1983

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

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS DURING GIUGNO 1947  
 SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO=GIUGNO 1947

| UNIT            | AIRCRAFT |           | NAME OF            | DAMAGES SUFFERED             |                  | SUMMARY OF ACCIDENT                                                                                                         |
|-----------------|----------|-----------|--------------------|------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Reparto         | Velivolo |           | Generalità         | Danni subiti                 |                  | Denominazione sommaria incidente                                                                                            |
|                 | Tipo     | Matricola | del pilota         | Veliv.                       | Equipaggio       |                                                                                                                             |
| St. "T"         | S. 79    | 22223     | T.Col.SANTINI      | S.R.A.                       | incolume<br>SAFE | ① Durante atterraggio urtava fossato delimitazione e strisciava per circa 50 m. sul terreno.                                |
| Bq. Unità Aerea | CzI007   | 25434     | Ten.MARCOAL=DI     | R.S.                         | incolume<br>SAFE | ② Durante manovra avviamento motore, per mancato funzionamento freni cozzava contro porta aviorimessa.                      |
| Scuole          | CaI64    | 51823     | Mr.RUGLIONI        | Elica<br>F.U.<br>PAG.<br>CIS | incolume<br>SAFE | ③ Durante fase rullaggio, causa rottura tubicino aria, imbardeva.                                                           |
| St. Baltimore   | M.I87    | FW439     | -                  | R.S.                         | -                | ④ Veniva investito, da fermo, da un S.82 con l'ala all'impennaggio di coda. L'S.82 non riportava danni (Ten.Morretti S.82). |
| Rep.Volo S.M.   | Ca.314   | 12159     | Serg.Magg. ROSCINI | R.D.                         | incolume<br>SAFE | ⑤ In atterraggio imbardeva violentemente causa bloccaggio ruota.-<br>HP                                                     |

ing, hit ditch at edge of runway and skidded along the ground for approx 50 meters  
 Whilst starting up the engines the brakes ceased to function and  
 hit door of a hangar

back wheel breaking heels over whilst taxiing

runway was hit, by the wing of S 82, on the tail. The S 82 suffered no damage

ing, heels over owing to blocked landing wheel

From : General Staff Italian Air Force  
1st Unit

To : A.F.B. A.F.H.Q.

Date :

Ref. : 103972/op20E/880 Coll

SUMMARY FLYING ACCIDENTS MAY 1947



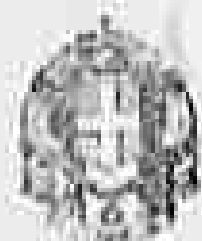
Following letter 100914/op20 dated 7/2/47 we forward  
here attached a summary of flying accidents regarding  
May 1947

THE UNDERCHIEF OF THE GENERAL  
STAFF

Translated by L.A.C. COSTIGAN

*Childs  
4/6.*

7382



## STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

SUPERAEREO

1° REPARTO

III REP. - 1<sup>a</sup> DIV. PERSONALE - E - ADDESTRAMENTO

Posta Militare 3300, II

194 - A.

COMANDO UNITA' AEREA "BARI"  
 COMANDO REPARTO VOLI S.M. "GROSSE"  
 AL COMANDO 1<sup>a</sup> STA.T. "MILANO"  
 AL COMANDO 2<sup>a</sup> STA.T. "FADUYA"  
 AL COMANDO 3<sup>a</sup> STA.T. "ROSA"  
 COMANDO AERON. SICILIA "PALERMO"  
 COMANDO AERON. SARDEGNA "CAGLIARI"

Prot. N.

103972/20 E

Allegato

880 ell

Allegato al foglio N. 4 del Comando 42<sup>a</sup> Basi

116

OGGETTO: Sommario incidenti di volo - maggio 1947 -

e per conoscenza

ALLIED FORCES BRANCH  
 ALLIED FORCES HEADQUARTERS  
 A.F. 794

"ROSA"

Seguito foglio n. 100914/p.20 del 7/2/1947, si  
 trasmette in allegato un sommario degli incidenti di  
 volo verificatisi nel maggio 1947.-

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE  
 d'ordine

IL CAPO DEL 1° REPARTO  
 (Col. A.A.R.N. Fil. M. GROSSE)

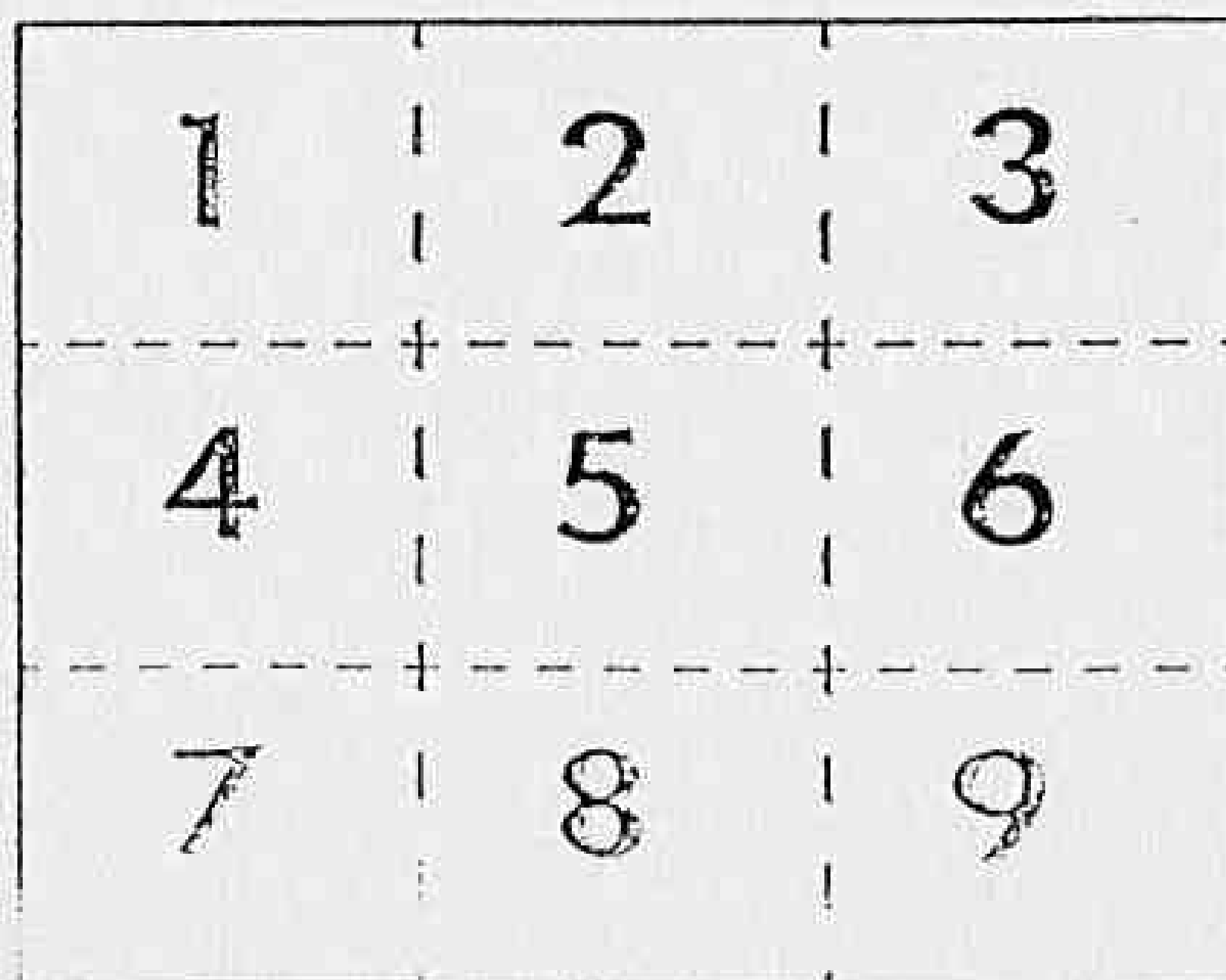
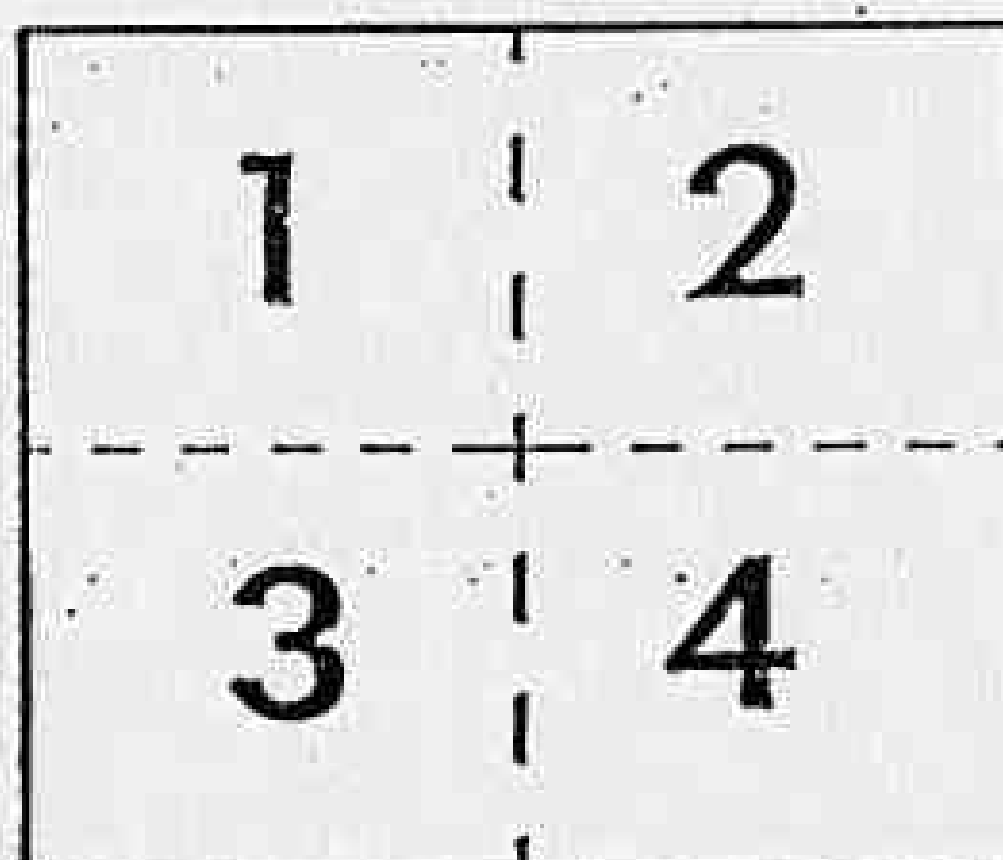
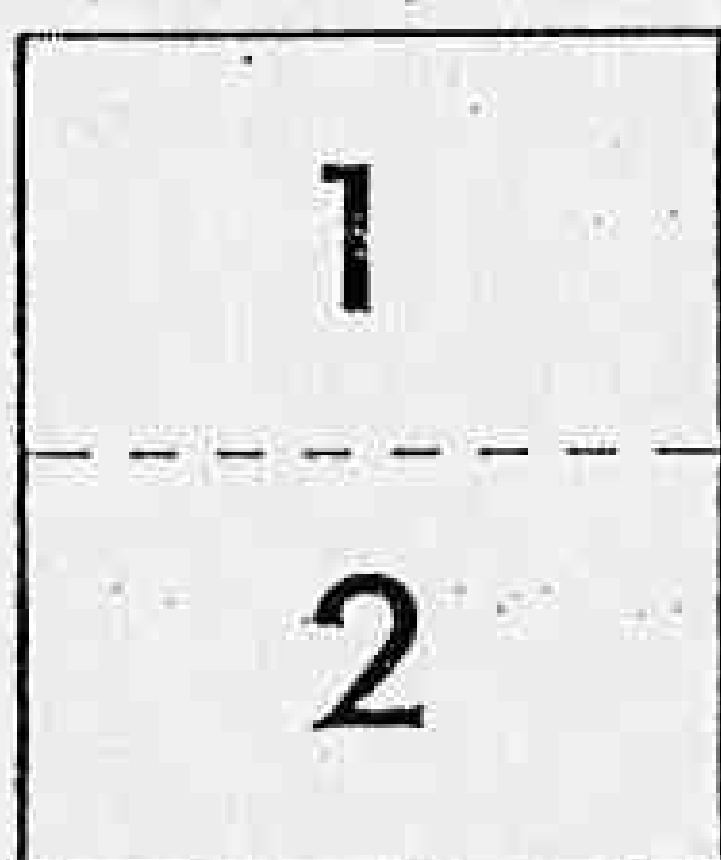
*Manifera*

7339

S. spiega l'ordine per ogni lettera in tutti i momenti e in tutte le risposte  
 N. di Piacenza e la Direzione e tutti i risposte

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

SEE DIAGRAMS BELOW.



1987

Declassified E.O. 12356 Section 1.3/NND No. 785017

SUMMARY FLYING ACCIDENTS MAY 1947  
 SCENARIO INCIDENTI DI VOLO MAGGIO 1947

| Data    | LOCALITY<br>Località | UNIT<br>Reparto    | Aircraft<br>Velivolo |           | Generalità<br>del pilota     | Danni subiti |                        | Denominazione                                                                          |
|---------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------|------------------------------|--------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|         |                      |                    | Tipo                 | Matricola |                              | Veliv.       | Equipaggio             |                                                                                        |
| 1.5.47  | Guidonia             | 5° Stormo          | Me205                | 9358      | Serg. MAZZOLA<br>ni Ugo      | S.R.A.       | incolume<br>Sofa       | (1) Durante fase<br>mento esicaria<br>va.                                              |
| 2.5.47  | Guidonia             | St. Multi-<br>more | B.187                | N.843     | Ten. MILASI<br>Fortunato     | R.S.         | incolume               | (2) Durante volo<br>fase atterraggio<br>mitazione pilot                                |
| 2.5.47  | Torino               | St. Traspor-<br>ti | G.12                 | 60896     | Cap. BARATTO<br>LO           | F.U.         | 1 deceduto<br>3 feriti | (3) In atterraggio<br>incendiandosi.                                                   |
| 8.5.47  | Peretola             | Scuola             | S.79                 | 20667     | Ten. FRUSCO-<br>NI           | F.U.         | incolume               | (4) Durante volo<br>incendio motore<br>strutto.                                        |
| 9.5.47  | Orio al<br>Serio     | 5° Stormo          | Me205                | 9342      | Ten. TERNANI<br>Francesco    | R.D.         | incolume               | (5) Per limitata<br>duava la base<br>raggio su pia-<br>sa mucchi ter-<br>stessa si inc |
| 10.5.47 | Brindisi             | Scuola             | Cr.42                | 9134      | Ten. Allievo<br>SALUSTINO R. | R.S.         | incolume               | (6) Fase rientro<br>laggio veloce<br>velivolo imbar                                    |
| 13.5.47 | G. del Colle         | Scuola             | Ca314                | 12016     | Serg. MEGG.<br>CAVO F.       | R.D.         | incolume               | (7) Fine fase rul-<br>mento pedale<br>pilota imbar                                     |
| 13.5.47 | Brindisi             | Scuola             | Cr.42                | 9128      | Ten. All. TI-<br>TO Paolo    | R.S.         | incolume               | (8) Fase rullaggio<br>e successiva                                                     |
| 14.5.47 | Centocelle           | St. Tras-<br>porti | S. 79                | 24220     | Cap. DI GAR-<br>TANO S.      | S.R.A.       | incolume               | (9) Fase decollo<br>di traverso.                                                       |
| 14.5.47 | "                    | "                  | S. 79                | 20373     | Ten. PAGIOLLO                | F.U.         | incolume               | (10) Durante prov-<br>cendeva dis                                                      |
| 15.5.47 | Bologna              | St. Not-           | S. 82                | 60806     | M/110 FLA-                   | R.S.         | incolume               | (11) Atterraggio                                                                       |

1988

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

## SUMMARY FILING ACCIDENTS (PART 1542)

## SOMMARIO INCIDENTI DI V-LO MAGGIO 1947

| UNIT<br>Reparto | Aircraft<br>Velivolo |           | Generalità<br>del pilota      | Losses - Subiti<br>Danni subiti |                        | Denominazione sommaria incidente                                                                                                                               |
|-----------------|----------------------|-----------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 | Tipo                 | Matricola |                               | Veliv.                          | Equipaggio             |                                                                                                                                                                |
| 5° Stormo       | Mc205                | 9358      | Serg. MAZZOLA<br>ni Ugo       | S.R.A.                          | incolume<br>safe       | ① Durante fase atterraggio per cedimento semicarrolo sinistro imbarcava.                                                                                       |
| St. Baltimora   | M.167                | M.843     | Ten. MILASI<br>Fortunato      | R.S.                            | incolume               | ② Durante volo ripresa pilotaggio in fase atterraggio urtava piramide 1ª mitazione pista.                                                                      |
| St. Trasporti   | G.12                 | 60896     | Cap. BARATTO<br>LO            | F.U.                            | 1 deceduto<br>3 feriti | ③ In atterraggio urtava aviorimessa incendiandosi.                                                                                                             |
| Scuola          | S.79                 | 20667     | Ten. PRUSCO<br>NI             | F.U.                            | incolume               | ④ Durante fase rullaggio causa incendio motore sinistro andava distrutto.                                                                                      |
| 5° Stormo       | Mc205                | 9342      | Ten. TREBANI<br>Francesco     | R.D.                            | incolume               | ⑤ Per limitata visibilità non individuava la base e nel tentato atterraggio su pista Ghedi causa presenza mucchi terra e sassi su pista stessa si incidentava. |
| Scuola          | Cr.42                | 9134      | Ten. Allievo<br>BALIUSTINO R. | R.S.                            | incolume               | ⑥ Fase rientro linea volo causa rullaggio veloce per perdita controllo velivolo imbarcava.                                                                     |
| Scuola          | Ca314                | 12016     | Serg. REGG.<br>CAVO F.        | R.D.                            | incolume               | ⑦ Fine fase rullaggio causa abbattimento pedaliera pieghevole varco il pilota imbarcava.                                                                       |
| Scuola          | Cr.42                | 9128      | Ten. All. TI-<br>TO Paolo     | R.S.                            | incolume               | ⑧ Fase rullaggio imbarcava sinistra e successivamente destra.                                                                                                  |
| St. Trasporti   | S. 79                | 24220     | Cap. DI GAR-<br>TANO S.       | S.R.A.                          | incolume               | ⑨ Fase decollo causa vento raffiche di traverso, imbarcava.                                                                                                    |
| "               | S. 79                | 20373     | Ten. PAGI-LO                  | F.U.                            | incolume               | ⑩ Durante prova motore sinistro si incendiava distruggendo velivolo.                                                                                           |
| 1. Mot-         | S. 82                | 60806     | M/110 FLA-                    | R.S.                            | incolume               | ⑪ Atterraggio emergenza causa manovre                                                                                                                          |

|         |                  |                    |        |        |                            |        |          |                                                 |
|---------|------------------|--------------------|--------|--------|----------------------------|--------|----------|-------------------------------------------------|
| 14.5.47 | "                | "                  | S. 79  | 20373  | Ten. FAGIOLLO              | F.U.   | incolumi | durante prova<br>condiava dist                  |
| 15.5.47 | Bologna          | St. Not-<br>turno  | S. 82  | 60806  | N/110 FLA-<br>THER CARLO   | R.S.   | incolumi | Atterraggio a<br>lunga urtava<br>lato ovest.    |
| 19.5.47 | Brindisi         | Scuole             | Cr. 42 | 9853   | Ten. Col.<br>TRAVAGLINI    | F.U.   | deceduto | In uscita da<br>a bassa quota<br>tro terreno.   |
| 23.5.47 | Orto al<br>Sorio | 5° Stormo          | 88205  | 9366   | Ten. VARELEN               | S.R.A. | incolumi | In atterraggi<br>città usciva l                 |
| 23.5.47 | G. del<br>Colle  | Scuole             | Ca 164 | 51810  | S.T. Allievo<br>MACCHIA N. | S.R.A. | incolumi | In atterraggi<br>si impenneva<br>normale.       |
| 27.5.47 | Torricola        | 4° Stormo          | P. 38  | 442511 | Serg. GALGA-<br>NI Otello  | F.U.   | incolumi | Causa arresto<br>ri campo sens                  |
| 28.5.47 | Lecco            | Scuole             | 80202  | 9436   | Serg. Fagg.<br>MOULLE      | R.D.   | incolumi | Causa imprecis<br>campo.                        |
| 30.5.47 | Cente-<br>celle  | St. Tra-<br>sporti | S. 79  | 21200  | Cap. ROBERTO<br>TI Eugenio | S.R.A. | incolumi | In atterraggi<br>sionamento bl<br>sinistro imba |

1. During landing phase, heeled over due to breakage of left landing wheel.
2. Whilst landing, aircraft started off again a little premature, at the edge of the runway.
3. Whilst landing, crashed into a hangar & caught fire.
4. Whilst taxiing, it was destroyed due to fire in left engine.
5. Owing to limited visibility, the base was not seen and in attempting to land on the Ghedi runway which was strong & bumpy, the aircraft was damaged.
6. Whilst entering the runway, owing to swift taxiing occasioned by loss of control, the aircraft heeled over.
7. Whilst taxiing, owing to breakage of master control it heeled over.
8. Whilst taxiing, it heeled over to the left & then to the right.
9. During take off, owing to a cross wind, it heeled over.
10. During taxi, left engine caught fire, destroying the aircraft.
11. In making an emergency landing, it overshot the runway and hit the limit of the field on the west side.
12. During approach, although flying very low, high & turned downwards, it being so close to the ground, it hit the runway.
13. In landing, owing to high velocity, and lot the runway.
14. In landing, owing to sudden application

|                       |        |        |                         |        |          |                                                                                        |
|-----------------------|--------|--------|-------------------------|--------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | S. 79  | 20373  | Ten. PAGIOLIO           | F.U.   | incolumi | Durante prove motore sinistro si incendiava distruggendo velivolo.                     |
| St. Notturno          | S. 82  | 60806  | E/110 PLATTEN CARYO     | R.S.   | incolumi | Atterraggio emergenza causa manovra lunga urtava contro argine lato ovest.             |
| Scuola                | Cr. 42 | 9853   | Ten. Col. TRAVAGLINI    | F.U.   | deceduto | In uscita da gran volta eseguita a bassa quota cabrava urtando contro terreno.         |
| 5 <sup>a</sup> Stormo | Mo 205 | 9366   | Ten. VARGLEN            | S.M.A. | incolumi | In atterraggio per eccessiva velocità usciva limite pista.                             |
| Scuola                | Ca 164 | 91810  | S.T. Allievo BACCHIA M. | S.R.A. | incolumi | In atterraggio per frenata brusca si impennava ricadendo posizione normale.            |
| 4 <sup>a</sup> Stormo | P. 38  | 442511 | Serg. GALGANI Otello    | F.U.   | incolumi | Causa arresto motori atterrava fuori campo senza carrello.                             |
| Scuola                | Mo 202 | 9436   | Serg. MAGGI ROSSINI     | R.D.   | incolumi | Cause imprecise atterrava fuori campo.                                                 |
| St. Trasporti         | S. 79  | 21200  | Cap. BOGLIOTTI Eugenio  | S.R.A. | incolumi | In atterraggio causa mancato funzionamento bloccaggio semicarrello sinistro imbarcava. |

1. Whist taxiing, it was destroyed due to fire in left engine.
2. Ewing to limited visibility, the base was not seen and in attempting to land on the glider runway which was strong & bumpy, the aircraft was damaged.
3. Whist entering the runway, owing to swift taxiing occasioned by loss of control, the aircraft heeled over.
4. Whist taxiing, owing to breakage of under control it heeled over.
5. Whist taxiing, it heeled over to the left & then to the right.
6. During take off, owing to a cross wind, it heeled over.
7. During taxi, left engine caught fire, destroying the aircraft.
8. In making an emergency landing, it overshot the runway and hit the limit of the field on the west side.
9. During take off, although flying at a very low height it turned skyward & owing to sudden arrest the under gunnery it fell.
10. In landing, owing to high velocity, overshot the runway.
11. In landing, owing to sudden application of brakes, it assumed an upright position with its tail in the ground & then fell back to normal position.
12. Owing to stoppage of engines, it landed outside field without landing wheels.
13. For unknown reason, it landed outside the field.
14. Whist landing, left landing wheel was blocked and aircraft heeled over.

1991

FROM : I.A.F. GENERAL STAFF  
No.1 UNIT No.1 SECTION OPERATIONS AND TRAINING

TO : UNIT AIR COMMAND  
COMMANDO REP. VOLO S.M.  
No.1 Z.A.T. COMMAND  
No.2 Z.A.T. COMMAND  
No.3 Z.A.T. COMMAND  
No.4 Z.A.T. COMMAND  
SICILY I.A.F. COMMAND  
SARDINIA I.A.F. COMMAND  
for information  
AIR FORCES BRANCH  
SER;NO. 103968/OP;20/E/883/COLL

BARI

MILAN  
PADUA  
ROME  
BARI  
PALERMO  
CAGLIARI



SUBJECT : REPORT ON FLYING ACCIDENTS JAN-MARCH 1947

The following report concerns air accidents on the part of the I.A.F. from January to March 1947.

The activity of the period has produced a greater number of accidents than in any previous three-monthly period, either in the absolute sense or in the sense relative to flying hours. As a result of 5301 flying hours, 31 accidents have taken place. This figure is more than was foreseen, as the continuous and gradual improvement noted in the preceding months had lead us to hope for a decrease

OBSERVATIONS AND CONSIDERATIONS

B.T. WING= 7 accidents - 20722 flying hrs and 1603 flights  
C.T. WING= 8 " " 1513  
SEAPLANE WING = 2 accidents - 464 flying hrs and 380 flights  
AUTON. SQUAD = 4 accidents - 473 flying hrs and 576 flights  
FLYING SCHOOLS = 10 accidents - 969 flying hrs and 2323 flights

This list, when compared with previous ones, shows that similar results have never been reached (on the percentage basis)  
The causes, apart from the determining factors of each accident, must be sought in some other contingent factor, which, in a greater or smaller measure, is common to all the Units.  
Examination of each accident reveals that causes exclusively professional (technical) offer the higher percentage.  
Following these ~~causes~~ come organisation causes and organisation causes in concurrence with professional and technical-  
there is only one cause of a professional-

SUBJECT : REPORT ON FLYING ACCIDENTS JAN-MARCH 1947

The following report concerns air accidents on the part of the I.A.F. from January to March 1947.

The activity of the period has produced a greater number of accidents than in any previous three-monthly period, either in the absolute sense or in the sense relative to flying hours. As a result of 5301 flying hours, 31 accidents have taken place. This figure is more than was foreseen, as the continuous and gradual improvement noted in the preceding months had lead us to hope for a decrease

#### OBSERVATIONS AND CONSIDERATIONS

B.T. WING= 7 accidents - 20722 Flying hrs and 1303 flights  
 C.T. WING= 8 " " " 1322 " " 1518  
 SEAPLANE WING = 2 accidents - 464 flying hrs and 330 flights  
 AUTON. SQUAD = 4 accidents - 473 flying hrs and 576 flights  
 FLYING SCHOOLS = 10 accidents - 969 flying hrs and 2323 flights

This list, when compared with previous ones, shows that similar results have never been reached (on the percentage basis)

The causes, apart from the determining factors of each accident, must be sought in some other contingent factor, which, in a greater or smaller measure, is common to all the Units.

Examination of each accident reveals that causes exclusively professional (technical) offer the higher percentage.

Following these ~~causes~~ come organisation causes and organisation causes in concurrence with professional and technical and accidental causes; there is only one cause of a professional-disciplinary character.

The highest percentage for professional causes (both in the absolute sense and in the sense relative to flying activity) falls to the Flying Schools (7 accidents) followed by the B.T. Wing 63 accidents) and the C.T. Wing (1 accident)

Technical causes for accidents fall chiefly on the Schools, followed by the Fighter, Bomber and Seaplane Units.

These results, therefore, either for accidents of a professional or technical character, considering the work of these schools and the flying material they use, are compressible.

Considering the above, it merely remains to find a direct or indirect cause that has produced this greater number of accidents although flying activity was relatively low for the various units.

Analytical examination of each accident and consideration of all the factors that could have been the cause of them, force us to carry our search to a different level, which is not limited to a simple classification of the accident in professional or organization technical

1 9 9 3

Declassified E.O. 12356 Section 1.3/NND No. 785017

terms but which seeks the motive of these causes. We therefore arrive at the following conclusion:-

If, as shown by the data of the last three-month 1946 period, really flattering results were obtained and considering that these ~~xxx~~ results were the highest that could be obtained, owing to the equipment position, the series of accidents of the first 1947 B monthly period, which continues with a more frequent ~~system~~ during the present period, can also have its cause in the following factors: method and discipline factors, which, especially as regards the flying schools, have been directly responsible for the increase in the number of accidents.

Some of these could have been avoided ~~if~~ the care and meticulousness necessary for training the pupils for pilots had not been allowed to slide, thus producing a kind of slackness, probably ~~acc-~~sioned by ~~over~~ confidence in the good results previously obtained.

Without doubt, the types of planes used by the schools, do not afford that gradual passage from plane to plane, by which the pupil progresses towards his complete education, assimilating flying knowledge without an abrupt change from more simple to more difficult aircraft.

It is perhaps premature to affirm that the definite cause of the increase in flying accidents can be traced back to this point as the data of only one brief period cannot constitute a certainty. However the Comando Unità should call the attention of the unit commands (Comando dei Reparti) to the greater need for discipline in training and employing personnel. The flying school command is especially urged to pay attention to the occurrence of those symptoms in developing flight programmes and to inform us of any conclusions reached or of any possible dangerous development of these programmes.

Secretary of Chief of Staff

Translated by L.A.C. Costigan.

Go/re

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

1° REPARTO

1ª Sezione Operaz. e Adm./to

Prot. n. 103962/OP; 20/E. / 883 all.

È del 13 Giugno 1947

AL COMANDO UNITA' AEREA  
AL COMANDO REP. VOLO S.M.  
AL COMANDO I° Z.A.T.  
AL COMANDO 2° Z.A.T.  
AL COMANDO 3° Z.A.T.  
AL COMANDO 4° Z.A.T.  
AL COMANDO AERON. SICILIA  
AL COMANDO AERON. SARDEGNA

=PARI =  
=SEDE =  
=MILANO  
=PADOVA  
=ROMA  
=PARI  
=PALERMO  
=CAGLIARI

e p.c. ALL' AIR FORCES BRANCH

Allied Forces Headquarters APO 794-ROMA

OGGETTO: Relazione incidenti volo Gennaio-Marzo 1947.-

La seguente relazione si riferisce agli incidenti di volo verificatisi nell'Aeronautica Militare Italiana nel trimestre gennaio-marzo 1947.-

L'attività di questo periodo ha avuto un numero di incidenti piuttosto rilevante e superiore a qualsiasi altro trimestre passato, sia in senso assoluto che in senso relativo alle ore di volo. Si nota infatti che nei confronti di una attività complessiva di 5301 ore di volo si sono verificati 31 incidenti.

Tali risultati sono molto al di sotto di quanto il continuo e graduale miglioramento, notato nei precedenti trimestri, potesse far prevedere.-

#### Osservazioni e considerazioni.

Raggrupp. B.T. = 7 incidenti su 2072 ore di volo e 1603 voli;  
Raggrupp. C.T. = 8 incidenti su 1322 ore di volo e 1518 voli;  
Raggr. Idro = 2 incidenti " 464 ore di volo e 320 voli;  
Squadr. Sez. Aut. 4 incidenti " 473 ore di volo e 576 voli;  
Scuole Volo = 10 incidenti su 969 ore di volo e 2323 voli;

Tale specchio, paragonato con i dati relativi ad ogni trimestre passato e nel parallelo fra le attività e gli incidenti di ogni singola specialità, dimostra che risultati simili non si sono, come percentuale, mai verificati.

Le cause quindi nel loro complesso, a parte quelle determinanti di ogni incidente, devono essere ricercate in un qualche fattore contingente, che, in maggiore o minore misura, è stato comune a tutti i Reparti.

Dall'esame dei singoli incidenti le cause esclusivamente professionali prima, quelle tecniche poi, offrono la percentuale più alta.

AD COMANDO 3 Z.A.T. -ROMA  
 AL COMANDO 4 Z.A.T. -BARI  
 AL COMANDO AEROB. SICILIA -PALERMO  
 AL COMANDO AERON. SARDEGNA -CAGLIARI  
 e P.C. ALL'AIR FORCES BRANCH  
 Allied Forces Headquarters APO 794-ROMA  
 OGGETTO: Relazione incidenti volo Gennaio-marzo 1947.-

La seguente relazione si riferisce agli incidenti di volo verificatisi nell'Aeronautica Militare Italiana nel trimestre gennaio-marzo 1947.-

L'attività di questo periodo ha avuto un numero di incidenti piuttosto rilevante e superiore a qualsiasi altro trimestre passato, sia in senso assoluto che in senso relativo alle ore di volo. Si nota infatti che nei confronti di una attività complessiva di 5301 ore di volo si sono verificati 31 incidenti.

Tali risultati sono molto al di sotto di quanto il continuo e graduale miglioramento, notato nei precedenti trimestri, potesse far prevedere.-

#### Osservazioni e considerazioni.

Raggrupp. B.T. = 7 incidenti su 2072 ore di volo e 1603 voli;  
 Raggrupp. C.T. = 8 incidenti su 1322 ore di volo e 1518 voli;  
 Raggr. Idro = 2 incidenti " 464 ore di volo e 380 voli;  
 Squadr. Sez. Aut. 4 incidenti " 473 ore di volo e 576 voli;  
 Scuole Volo = 10 incidenti su 969 ore di volo e 2323 voli;

Tale specchio, paragonato con i dati relativi ad ogni trimestre passato e nel parallelo fra le attività e gli incidenti di ogni singola specialità, dimostra che risultati simili non si sono, come per centrale, mai verificati.

Le cause quindi nel loro complesso, a parte quelle determinanti di ogni incidente, devono essere ricercate in un qualche fattore contingente, che, in maggiore o minore misura, è stato comune a tutti i Reparti.-

Dall'esame dei singoli incidenti le cause esclusivamente professionali prima, quelle tecniche poi, offrono la percentuale più alta.-

Seguono quindi nell'ordine le cause organizzative e le organizzative in concomitanza con le professionali o le tecniche e le accidentali; una sola a carattere disciplinare-professionale.

La percentuale più elevata per cause professionali, tanto in senso assoluto che in senso relativo all'attività di volo, è delle Scuole (7 incidenti), seguono quindi il Raggr.B.T. (3 incidenti) e il Raggr.C.T. (1 incidente).-

Le cause tecniche si sono riscontrate pure in maggiore misura presso la Scuola. Seguono i Reparti da Caccia, Bombardamento, Idro.

Tali risultati dunque, sia per gli incidenti a carattere professionale che per quelli a carattere tecnico, considerato il compito delle scuole ed il materiale di volo che esse hanno in uso, appaiono comprensibili.

Premesso e considerato tutto quanto sopra detto, resta pur sempre da ricercare e trovare la causa diretta o indiretta che con una attività relativamente bassa, nel quadro generale dei voli di tutti i reparti, ha fatto elevare il numero degli incidenti stessi. L'esame analitico di ogni incidente avvenuto nei reparti e le considerazioni di tutti i fattori che possono averne determinato la causa, consigliano di portare tale ricerca in un piano che non si limiti alla semplice classificazione dell'incidente stesso in cause professionali o tecniche organizzative, ma che, di esse cause, ricerchi il motivo. Si arriva dunque alla seguente conclusione.-

Se, come dimostrato dai dati nell'ultimo trimestre del 1946 si erano raggiunti risultati veramente lusinghieri e considerato che quei risultati fossero i più alti che si potessero ottenere, dati i mezzi e le possibilità, la serie degli incidenti del I° trimestre del 1947, che continua con ritmo più frequente nel trimestre in corso, può avere la sua causa anche nei seguenti fattori: metodo e disciplina; fattori questi che, in modo particolare presso le scuole, hanno direttamente influito sull'aumentare degli incidenti.-

Alcuni di essi infatti si sarebbero potuti evitare se la cura e meticolosità necessarie nel seguire gli allievi nelle varie fasi della preparazione del pilota, non fossero in parte decadute in una specie di rilassatezza, determinata forse da una eccessiva fiducia nei buoni risultati ottenuti in precedenza.-

E' indubbio anche che i tipi di velivoli adoperati alle scuole, per ragioni di contingenza, non offrono quel lento graduale passaggio tra velivolo e velivolo, per cui l'allievo pilota progredisce verso la sua completa formazione assimilando l'esercizio del volo senza salti bruschi dai velivoli più semplici ai più complessi. E' forse prematuro l'affermare che in tali fattori è da rintracciare la causa definitiva dell'aumento degli incidenti, perchè i dati di un solo breve periodo non possono costituire una base per

il Pagger.C.T. (1 incidente).-

Le cause tecniche si sono riscontrate pure in maggiore misura presso la Scuola. Seguono i Reparti da Caccia, Bombardamento, Idro.

Tali risultati dunque, sia per gli incidenti a carattere professionale che per quelli a carattere tecnico, considerato il compito delle scuole ed il materiale di volo che esse hanno in uso, appaiono comprensibili.

Premesso e considerato tutto quanto sopra detto, resta pur sempre da ricercare e trovare la causa diretta o indiretta che con una attività relativamente bassa, nel quadro generale dei voli di tutti i reparti, ha fatto elevare il numero degli incidenti stessi. L'esame analitico di ogni incidente avvenuto nei reparti e le considerazioni di tutti i fattori che possono averne determinato la causa, consigliano di portare tale ricerca in un piano che non si limiti alla semplice classificazione dell'incidente stesso in cause professionali o tecniche organizzative, ma che, di esse cause, ricerchi il motivo. Si arriva dunque alla seguente conclusione.-

Se, come dimostrato dai dati nell'ultimo trimestre del 1946 si erano raggiunti risultati veramente lusinghieri e considerato che quei risultati fossero i più alti che si potessero ottenere, dati i mezzi e le possibilità, la serie degli incidenti del I° trimestre del 1947, che continua con ritmo più frequente nel trimestre in corso, può avere la sua causa anche nei seguenti fattori: metodo e disciplina; fattori questi che, in modo particolare presso le scuole, hanno direttamente influito sull'aumentare degli incidenti.-

Alcuni di essi infatti si sarebbero potuti evitare se la cura e meticolosità necessarie nel seguire gli allievi nelle varie fasi della preparazione del pilota, non fossero in parte decadute in una specie di rilassatezza, determinata forse da una eccessiva fiducia nei buoni risultati ottenuti in precedenza.-

E' indubbio anche che i tipi di velivoli adoperati alle scuole, per ragioni di contingenza, non offrono quel lento graduale passaggio tra velivolo e velivolo, per cui l'allievo pilota progredisce verso la sua completa formazione assimilando l'esercizio del volo senza salti bruschi dei velivoli più semplici ai più complessi. E' forse prematuro l'affermare che in tali fattori è da intracciare la causa definitiva dell'aumento degli incidenti, benché i dati di un solo breve periodo non possono costituire una certezza, ma sarà comunque opportuno che il Comando Unità richiami l'attenzione dei Comandi dei Reparti d'impiego, perchè usino una maggiore vigilanza oculata sulla disciplina nell'impiego e nell'addestramento del

1998

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

785017

## SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI

dal 1° gennaio - al 31 marzo 1947

| REPARTI                         | RAGGRUPPAMENTO<br>B.T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPP/TO<br>CACCIA<br>LECCCE | SQUADR. E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | SO |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|----|
| ORE<br>DI VOLO                  | 2072,35                            | 464,10                            | 1322,25                         | 473,00                           |    |
| NUMERO<br>DEGLI<br>INCIDENTI    | 7                                  | 2                                 | 8                               | 4                                |    |
| ORE DI<br>VOLO<br>PER INCIDENTE | 296,05                             | 232,05                            | 165,18                          | 118,15                           |    |

Chelli

1999

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

785017

SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI

dal 1° gennaio - al 31 marzo 1947

| REPARTI                         | RAGGRUPPAMENTO<br>B.T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPP/TO<br>CACCIA<br>LECCE | SQUADR. E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | SCUOLE LECCE<br>E<br>FROSINONE |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| ORE<br>DI VOLO                  | 2072,35                            | 464,10                            | 1322,25                        | 473,00                           | 968,50                         |
| NUMERO<br>DEGLI<br>INCIDENTI    | 7                                  | 2                                 | 8                              | 4                                | 10                             |
| ORE DI<br>VOLO<br>PER INCIDENTE | 296,05                             | 232,05                            | 165,18                         | 118,15                           | 96,53                          |

*Chelli*  
19/6.

## SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI

dal 1° gennaio - Al 31 marzo 1947

| REPARTI                             | RAGGRUPPAMENTO<br>B.T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>L E C C E | SQUADR. E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | SO<br>L<br>FR |
|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------|
| NUMERO DI<br>VOLI                   | 1603                               | 380                               | 1518                                  | 576                              |               |
| NUMERO DEGLI<br>INCIDENTI           | 7                                  | 2                                 | 8                                     | 4                                |               |
| NUMERO DEI<br>VOLO PER<br>INCIDENTE | 229                                | 190                               | 189,75                                | 144                              |               |

Chab.  
19/6.

SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI

dal 1° gennaio - Al 31 marzo 1947

| REPARTI                             | RAGGRUPPAMENTO<br>B.T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>LECCE | SQUADR. E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | SCUOLE<br>LECCE<br>FROSINONE |
|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| NUMERO DI<br>VOLI                   | 1603                               | 380                               | 1518                              | 576                              | 2323                         |
| NUMERO DEGLI<br>INCIDENTI           | 7                                  | 2                                 | 8                                 | 4                                | 10                           |
| NUMERO DEI<br>VOLO PER<br>INCIDENTE | 229                                | 190                               | 189,75                            | 144                              | 232,30                       |

*Chubb.*  
19/6.

- 3 -

loro personale ed, in modo particolare, del Comando Scuole per-  
chè, considerati questi sintomi, ne segua, nello svolgimento dei  
programmi di volo, le manifestazioni onde trarne le deduzioni  
e segnalarne gli eventuali pericoli sviluppi.-

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE  
P/to Gen. Briganti

P. C. C.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE  
P/to Gen. Briganti

*[Handwritten signature]*

FROM :- AIR FORCES BRANCH, ALLIED FORCE HEADQUARTERS, APO 794.  
TO :- LT. COL. WALTER ANDROWER, UNDERSECRETARIAT OF STATE FOR AIR.  
DATE :- 13th JUNE, 1947.  
REF. :- AFB/754/P.1.

FLYING ACCIDENT INSURANCE

Reference your undated letter 241 Coll.

2. In view of the imminent cessation of the activities of this Branch it is recommended that the Under Secretariat for Air address its request for information concerning the insurance of Allied Air Forces pilots and specialists against flying accidents directly to the Governments concerned.

3. For your convenience the addresses of the governmental departments concerned with Civil Aviation and matters pertaining thereto are listed on the attached sheet.

for EDWARD D.S. SULLIVAN  
Major, Air Corps,  
Air Commodore, Director,  
Air Forces Branch, A.F.H.Q.

ENGLAND

MINISTRY OF CIVIL AVIATION  
Ariel House  
Strand W.C. 2.  
LONDON.

UNITED STATES

DEPARTMENT OF COMMERCE  
Civil Aeronautics Authority  
WASHINGTON, D.C.

FRANCE

MINISTERE DES TRANSPORTS  
Direction de L'Aviation Civile  
93 Boulevard Montparnasse  
PARIS.

---

I

From : Italian Air Force Ministry  
Cabinet of the Minister

To : Air Forces Branch Head Quarters

Ref. : 841 Cell

Date : .....

(13)

(T)

INSURANCES OF FLYING ACCIDENTS

The Commission formed for studying the new flyings accident insurance clause to be adopted by the Italian Air Force has stated that it must have information about the insurance clauses and laws now in force dealing with the insurance of pilots and specialists of the Allied Air Forces (American, French and English) in order to make a deep study of the question.

We request the Air Forces Branch to obtain the necessary documents for the General Secretariate of the Italian Air Force for study of the above.



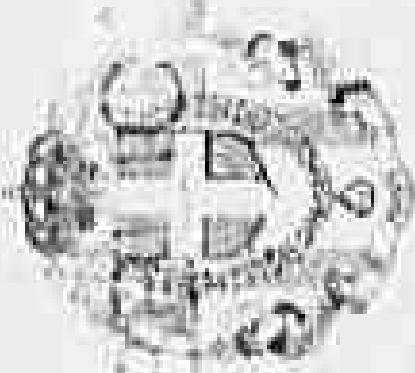
Lt Col. ADROWER

7565

Translated by L.A.C. COSTIGAN

OK

REPUBBLICA ITALIANA



Ministro dell'Aeronautica

Quercione 241/200

Dist. 242

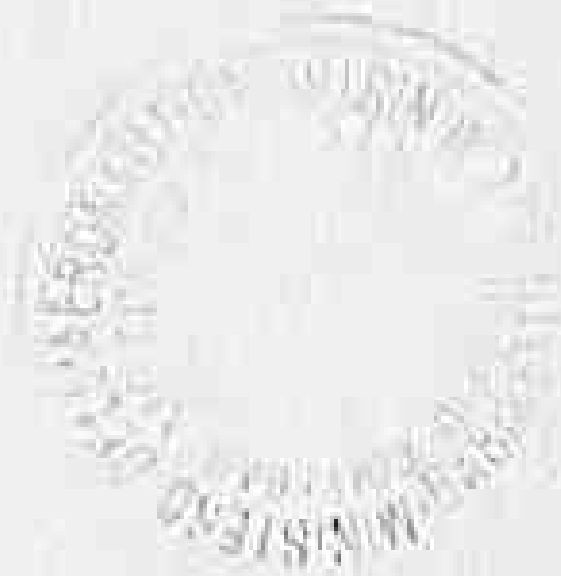
Distretto di Milano

Oggetto Assicurazione incidenti volo.

La Commissione per lo studio della nuova forma di assicurazione contro gli incidenti del volo, da adottarsi per il personale dell'Aeronautica Militare, ha constatato la necessità - per procedere ad uno studio approfondito della questione -, di avere conoscenza delle convenzioni assicurative e delle leggi concernenti l'assicurazione dei piloti e specialisti delle aviazioni Alleate (Americana, Inglese, Francese), attualmente in vigore.

Si prega, pertanto, codesta A.F.B. di voler svolgere il proprio interessamento al fine di poter ottenere i documenti richiesti, che potranno servire al Segretario Generale dell'Aeronautica per lo studio in argomento.

IL CAPO UFFICIO  
(Tca. *[Signature]*)



Ministero

Distretto

(13)

L'AIR FORCES BRANCH  
A.F.H.Q.

2006

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

785017

(12A)

From:- Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, Rome, A.F.O. 794.  
 To:- Eng. Giuseppe DI TOMASO,  
 The Director,  
 20 Corps of Firemen,  
 CAMPOBASSO.  
 Date:- 6th. June, 1947.  
 Ref:- AFB/754/P.1.

*Registered Post*

RESCUE WORK ON CRASHED R.A.F. LIBERTATOR,  
 ON 2nd. APRIL, 1946.

With reference to your letter 812/3/3 dated 9th. December, 1946 addressed to the Allied Commission, Naples, authority has been given by Air Headquarters, Italy for the sum of 22,000 lire to be passed to you for distribution to those men of your company who assisted in the rescue work on this aircraft.

2. Your work and the assistance of your company was greatly appreciated.
3. Please sign the attached receipts in triplicate and return to this Headquarters in the enclosed envelope.

*L. E. Jarman*

L. E. JARMAN, G/Opt.  
 for Air Commodore, Director,  
 Air Forces Branch,  
 Allied Force Headquarters.

*P/sgt*

*Please post the letters  
 by Italian Registered mail  
 as a safeguard.*

*6/6.*

*No receipt received yet  
 Date 30/6*

(12A)

From:- Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, ROME, A.P.O. 794.

To:- Maj. Giuseppe DI TOMASO,  
The Director,  
20 Corps of Firemen,  
CAMPOBASSO.

Date:- 6th. June, 1947.

Ref:- AFB/754/P.1.

*Registered Post*

RESCUE WORK ON CRASHED P.A.F. LIBERATOR,  
ON 2nd. APRIL, 1946.

With reference to your letter 812/3/3 dated 9th. December, 1946 addressed to the Allied Commission, Naples, authority has been given by Air Headquarters, Italy for the sum of 22,000 lire to be passed to you for distribution to those men of your company who assisted in the rescue work on this aircraft.

2. Your work and the assistance of your company was greatly appreciated.

3. Please sign the attached receipts in triplicate and return to this Headquarters in the enclosed envelope.

*L. E. Jarman*

L.E. JARMAN, G/Cpt.  
for Air Commodore, Director,  
Air Forces Branch,  
Allied Force Headquarters.

*F/Sgt*

*Please post the letter  
by Italian Registered mail  
as a safeguard.*

*6/6.*

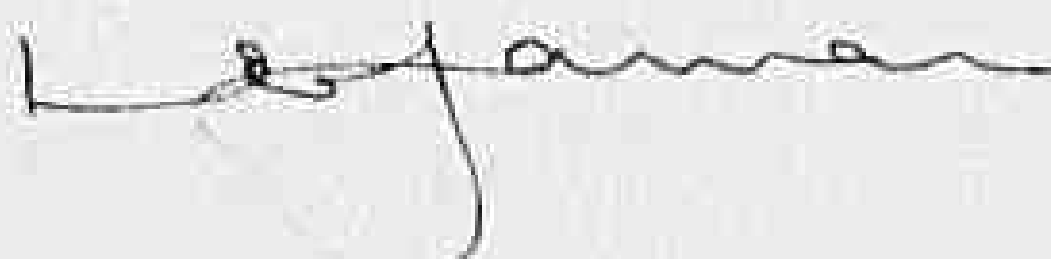
*Receipt enclosed  
File 30/6*

Dalla : Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, Rome, A.F.S. 794.  
Al : Ing. Giuseppe Di Tommaso, 122  
Direttore,  
24<sup>a</sup> Compagnia dei Vigili Del Fuoco, Campobasso.  
Data : 6 Giugno, 1947.  
Pret / AFB/754/P.1.

Oggetto:- ASSISTENZA ALLA R.A.F. LIBERATOR PRECIPITATO  
IL 2 APRILE 1947.

Si fa riferimento al foglio N. 812/3/3 del 9 Dicembre, 1947, indirizzato alla Commissione Alleata, di Napoli. Lo Stato Maggiore (Air Headquarters, Italy,) ha autorizzato il versamento a lei di 22600 lire per distribuire agli uomini della sua Compagnia che hanno assistito nei lavori di recupero a queste velivole.

2. Il suo lavoro e quello della Compagnia è stato molto gradito.
3. Pregasi voler firmare le ricevute allegate (in tre copie) e rinviarle a questo quartiere generale usando l'acclusa busta.

  
L.E. JARMAN, G/CAPT; 73677533  
per/ Air Comodoro, Direttore,  
Air Forces Branch,  
Allied Force Headquarters.

**ROYAL AIR FORCE.**  
**MISCELLANEOUS PAYMENT VOUCHER.**

Form 892.

Unit: *RAF 177/RAF* Credit Voucher No. \_\_\_\_\_  
 Cash A/c. for the month *May* 19*47*  
 Date *30<sup>th</sup> May* 19*47*

The sum of £ *10* : - s. - d. is due to *RAF 177/RAF* *DI TALLARD*  
*20 cons of 1000 each* in respect of the services stated below: £ s. d.

|                                                    |           |           |          |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------|----------|
| <i>Payment for expenses incurred</i>               |           |           |          |
| <i>while engaged on Reserve duty</i>               | <i>10</i> | <i>-</i>  | <i>-</i> |
| <i>of which 2000 Engine Lubricator</i>             |           |           |          |
| <i>10000 lbs 22000 L</i>                           |           |           |          |
| Supporting documents are attached where necessary. | TOTAL     | <i>10</i> | <i>-</i> |

Authority for payment.

*H Q 177/RAF**signed 177**dated 20 May 1947*

Certified correct.

Approved for payment.

Accountant Officer.

Commanding Officer.

Date *10*

RECEIVED the sum of \_\_\_\_\_ pounds \_\_\_\_\_ shillings  
 and \_\_\_\_\_ pence in respect of the services detailed above.

£ : :

7361

N.B. - Where the amount is on account of a suspended receipt, on a List of Differences, the relative  
 Account should be stated.

**ROYAL AIR FORCE.**  
**MISCELLANEOUS PAYMENT VOUCHER.**

Form 892.

Unit Am(1) RAI May Credit Voucher No. \_\_\_\_\_  
111/RAI Cash A/c. for the month May 1947  
 Date 20 May 1947  
 The sum of £ 10 : - s. - d. is due to RAF 111/RAI DI 10/47  
in respect of the services stated below :- £ s. d.

|                                                    |           |           |   |
|----------------------------------------------------|-----------|-----------|---|
| <u>Payment for services engaged</u>                |           |           |   |
| <u>which engaged a Person with</u>                 | <u>10</u> | -         | - |
| <u>of which was engaged Lieutenant</u>             |           |           |   |
| <u>22000 L</u>                                     |           |           |   |
| Supporting documents are attached where necessary. | TOTAL     | <u>10</u> | - |

Authority for payment.

H & J 111/RAI  
dated 20 May 1947

Certified correct.

Approved for payment.

Accountant Officer.

Commanding Officer.

Date 19

RECEIVED the sum of \_\_\_\_\_ pounds \_\_\_\_\_ shillings  
 and \_\_\_\_\_ pence in respect of the services detailed above.

£ : :

7860

N.B. Where the amount is on account of a suspended receipt, on a List of Differences, the relative  
 Account should be stated.

*Regulated*

From:- Air Headquarters (Unit), R.A.F., Italy, C.M.F.  
To:- Allied Force Headquarters, Italian Military Affairs,  
Air Force Headquarters, ROME, A.P.O. 794.  
Date:- 3rd June, 1947.  
Ref:- AHQI(U) 404/1/Accts.

CRASH OF LIBERATOR OF 205 GROUP  
on 2nd APRIL, 1946,

Reference is made to your letter DMS/754/P.1/AF. dated 18th Feb. 1947 para. 2.

2. Authority has now been given for the sum of £ 10.-/- to be paid to 20 corps of firemen, Campolano, and it is requested that the enclosed cheque for £ 10.-/- (22,000 lire) be passed to the necessary authorities together with Form 892 enclosed in duplicate.

3. Please return one copy of Form 892 duly receipted to this Unit when payment has been effected.

.....F/Lt.  
( A.M. MCGREGOR )  
for Squadron Leader, Commanding,  
A.H.Q. (Unit), R.A.F., Italy.



7359

Copy to:- AHC, Italy/P.1

From : Italian Air Force      General Staff  
         No. 1 Unit  
To : A.F.B.    A.F.H.Q.  
Ref. : 103223/ep 20 E/736 Coll  
Date : 12th May 1947

(10)

(5)

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS DURING APRIL 1947

(10)

Following letter 100914/ep 20 dated 7/2/47 herewith attached a summary of flying accidents during april 1947.

UNDERCHIEF OF GENERAL STAFF

Translated by L.A.C.    COSTIGAN

346 201  
19/5  
754/PI

Chub  
27/3  
See 9/11 CTO  
27-2

7/16/77  
23/5

7857

78/8



Roma

M

19

10

Ufficio di Stato Maggiore  
della Regia Aeronautica

1° REPARTO

Divisione

Tel. 1

103283/10 E  
Allegato 736

All

Ripartizione del  
Dir. Sec.

42

OGGETTO: Sommario incidenti di volo aprile 1947.-

AL COMANDO 1° S.A.T. MILANO  
AL COMANDO 2° S.A.T. PADOVA  
AL COMANDO 3° S.A.T. ROMA  
AL COMANDO 4° S.A.T. BARI  
AL COMANDO AERON. SICILIA CATANIA  
AL COMANDO AERON. SARDEGNA CAGLIARI

e per conoscenza

AIR FORCE  
HEADQUARTERS I.S.A.S.  
AIR FORCE SUB SECTION - A.F.C. 724 -

-RSC-

Seguito foglio n. 100914/Op. 20 del 7/2/1947, si  
trasmette in allegato un sommario degli incidenti di  
volo verificatisi nell'aprile 1947.-

IL COMANDANTE DI STATO MAGGIORE  
AERONAUTICA

*[Signature]*

7356

15 pages in this report were deleted from the original document in 1964. The original document is in the possession of the Department of Defense.

## SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO - APRILE 1947 -

| Data    | Località<br>PLACE | Reperto<br>UNIT | Velivolo |           | Generalità del<br>pilota   | Danni subiti |            | Descrizione                                     |
|---------|-------------------|-----------------|----------|-----------|----------------------------|--------------|------------|-------------------------------------------------|
|         |                   |                 | Tipo     | Matricola |                            | Veliv.       | Equipaggio |                                                 |
| 2.4.47  | Guidonia          | Stormo N        | S.82     | 60283     | Ten. POLESTI G.            | R.S.         | incolumi   | Fase decollo<br>gio front                       |
| 8.4.47  | Brindisi          | SC. Volo        | Cr.42    | 7592      | Ten. All. SALLUSTI<br>STIO | S.R.A.       | incolumi   | Per atterraggio<br>si incendiato                |
| 10.4.47 | Lineate           | SC. Volo        | En.25    | 50535     | S.Ten. DI GIORGIO          | R.D.         | incolumi   | Causa arresto<br>atterrando fu                  |
| 16.4.47 | Frosinone         | Semola          | S.84     | 24651     | Ten. CONICI G.             | S.R.A.       | incolumi   | Causa rottura<br>vello destro<br>senza cerrelli |
| 21.4.47 | Locce             | 5° Stormo       | No.205   | 9750      | Ten. BERNICOLI             | F.U.         | decaduto   | Precipitava                                     |
| 25.4.47 | Peretola          | Stormo T        | S.79     | 25389     | Cop. FRUSTACCI             | R.S.         | incolumi   | In atterraggio<br>si limite pista               |
| 29.4.47 | Brindisi          | SC. Volo        | Cr.42    | 7573      | Ten. NARDI Al.             | R.S.         | incolumi   | Causa imbarca<br>pista capotta                  |
| 29.4.47 | Orio al Serio     | 5° Stormo       | No.205   | 6608      | Uff. PALUMBO               | S.R.A.       | incolumi   | Atterrava con                                   |

2.4.47 - During take off, swerved due to blockage of engines.

8.4.47 - Due to faulty landing, the aircraft was damaged.

10.4.47 - Due to stoppage of engine, aircraft damaged in landing outside the limit.

16.4.47 - Due to fracture of right main leg, plane was forced to land with RS.

21.4.47 - Crashed for unknown causes.

25.4.47 - In landing, hit a heap of stones on edge of runway.

29.4.47 - During in landing, overshooting runway & overturned.

29.4.47 - Landed on one wheel.

SOMMARIO INCIDENTI DI VADO APRILE 1947

| Reperto   | Velivolo  |       | Generalità del     |        | Donni subiti |  | Descrizione sommaria incidente                                                   |
|-----------|-----------|-------|--------------------|--------|--------------|--|----------------------------------------------------------------------------------|
| UNIT      | PLANE     |       | NAME, GRADE OF     |        |              |  |                                                                                  |
| TYPE      | MATRICOLA |       | PILOTA             | VELIV. | EQUIPAGGIO   |  |                                                                                  |
|           |           |       |                    | PLANE  | CREW         |  |                                                                                  |
| Stormo N  | S.82      | 60283 | Ten. POLESTI G.    | R.S.   | incolumi     |  | Fase decollo imbarcava per bloccaggio freni                                      |
| SC. Volo  | Cr.42     | 7502  | Ten. ALL. GALLUSI  | S.R.A. | incolumi     |  | Per atterraggio pesante velivolo si incendiava.                                  |
| SC. Volo  | Ba.25     | 50535 | S. Ten. DI GIORGIO | R.D.   | incolumi     |  | Causa arresto motore incidentavasi atterrando fuori campo                        |
| Scuola    | S.84      | 24651 | Ten. COMICI G.     | S.R.A. | incolumi     |  | Causa rottura gamba di forza carrello destro costretto atterrare senza carrello. |
| 5° Stormo | No.205    | 9750  | Ten. BERNICOLI     | F.U.   | decaduto     |  | Precipitava per causa imprecisate..                                              |
| Stormo T  | S.79      | 25389 | Cop. FRUSTAGGI     | R.S.   | incolumi     |  | In atterraggio urtava macchio semaio limite pista.-                              |
| SC. Volo  | Cr.42     | 7573  | Ten. NARDI Al.     | R.S.   | incolumi     |  | Causa imbarcata atterraggio usciva pista capottando.-                            |
| 5° Stormo | No.205    | 6608  | S/llio PALUMBO     | S.R.A. | incolumi     |  | Atterrava con semicarrello                                                       |

From : Air Headquarters, RAF, Italy, COM.

To : ~~Headquarters, RAF, Italy, COM.~~ A.M.F.

(Copy to :- A.P.H.Q., A.P.B., RECS, your 3143/754/PI/AF reform) ✓

Date : 16th. April, 1947.

Ref : JMI/7739/D/3/P.L.

Crash of Liberator of No. 205 Group at Sessano on  
2nd. April, 1946. Claim for payment for services  
rendered.

Attached in duplicate are copies of correspondence upon  
this matter received by this Headquarters.

As the aircraft concerned belonged to 205 Group, it is  
my duty that a decision upon what action is to be taken may be  
made by your Headquarters.

Very respectfully,  
Yours faithfully,  
A. G. H. 25/4/47.

754/PI.

387-1

For Air Headquarters,  
Air Officer Commanding,  
ITALY AIR FORCE, ITALY.

7355

(8)  
(T)

From : General Staff Italian Air Force  
No. 1 Unit No. 1 Operational and Training Section

To : British Areas Command  
No. 1 M.A.F. Command  
No. 2 M.A.F. Command  
No. 3 M.A.F. Command  
No. 4 M.A.F. Command  
Sicilian Air Command  
Sardinia Air Command

Rome  
Milan  
Padua  
Rome  
Trieste  
Palermo  
Cagliari

For information:

A.F.C. I.M.A.S. A.F.S.S. A.F.C. 794

Ref : 10100/01 20 2 1/436 Coll  
Date : 1001 March 1947

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS DURING FEBRUARY 1947

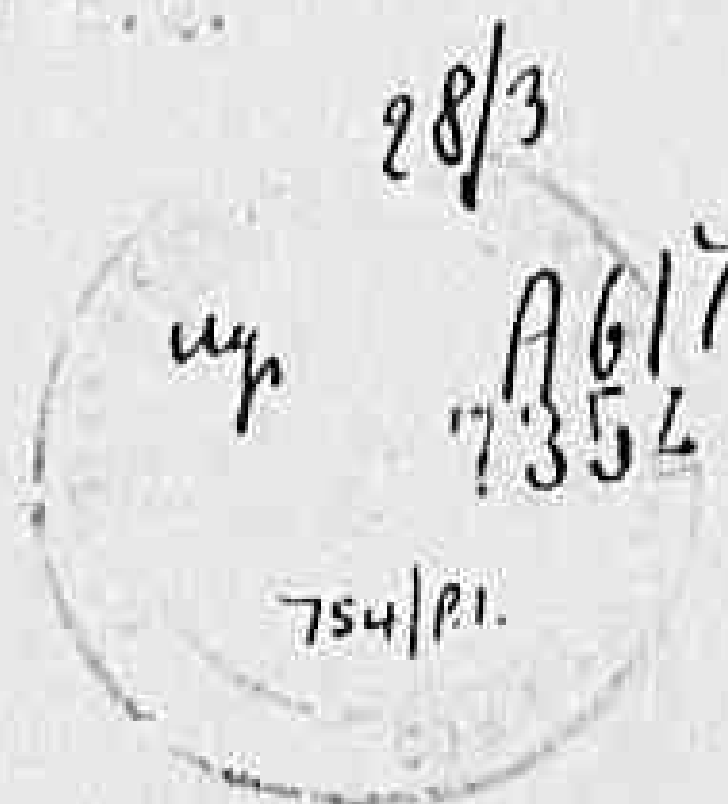
Following letter 100914/01 20 dated 7/2/47, enclosed herewith  
a summary of flying accidents during February 1947.

DEPT. OF DEF.

29/3

Translated by I.A.2.

COSTIGAN





2020

785017

SECRET

I<sup>a</sup> Sezione Operazioni del Comando

1016844/201  
1016844/435

AL COMANDO REG. Volo T.E.

Regista al p. 1. del

OCCETTO Accanto incidenti di volo - febbraio 1947-

- AL COMANDO 1<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 2<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 3<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 4<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 5<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 6<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 7<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 8<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 9<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 10<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 11<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 12<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 13<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 14<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 15<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 16<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 17<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 18<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 19<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 20<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 21<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 22<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 23<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 24<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 25<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 26<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 27<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 28<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 29<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 30<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 31<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 32<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 33<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 34<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 35<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 36<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 37<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 38<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 39<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 40<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 41<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 42<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 43<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 44<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 45<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 46<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 47<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 48<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 49<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 50<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 51<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 52<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 53<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 54<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 55<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 56<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 57<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 58<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 59<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 60<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 61<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 62<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 63<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 64<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 65<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 66<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 67<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 68<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 69<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 70<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 71<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 72<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 73<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 74<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 75<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 76<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 77<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 78<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 79<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 80<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 81<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 82<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 83<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 84<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 85<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 86<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 87<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 88<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 89<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 90<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 91<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 92<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 93<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 94<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 95<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 96<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 97<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 98<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 99<sup>a</sup> T.E.T.
- AL COMANDO 100<sup>a</sup> T.E.T.

1016844

AL COMANDO 1<sup>a</sup> T.E.T.

HEADQUARTERS T.E.T.

Air Force Sub Section T.E.T. 734

SECRET

Seguito foglio n. 10094/Op. 10 del 7/2/1947

di trasmettere in allegato un sommario degli incidenti

di volo verificatisi nel febbraio 1947.

IN DOTAZIONE DI STATO MAGGIORE

FT Gen. Brigantini

*Brigantini*

## SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO - FEBBRAIO 1947 -

| Data    | Località            | Reparto       | Velivolo   |           | Generalità<br>del pilota                | Danni subiti |          | Descrizione ac                                                    |
|---------|---------------------|---------------|------------|-----------|-----------------------------------------|--------------|----------|-------------------------------------------------------------------|
|         |                     |               | Tipo       | Matricola |                                         | veliv.       | Equipag. |                                                                   |
| 7/2/47  | G. del Colle        | 1° Gr. Scuole | Ca. 164    | 51818     | Asp. Uff. Aroan<br>Goletti William F.U. | Elica        | incolumi | dopo regolare<br>bardata destra<br>scamento sui<br>pennate velivo |
| 13/2/47 | Ciampino            | St. Trasporti | G. 12      | 60902     | T. Col. Conforti                        | R.S.         | incolumi | Durante fase<br>pneumatico sir<br>margine pista.                  |
| 15/2/47 | Brindisi            | 2° Gr. Scuole | C.R. 42    | 7496      | Ten. All. De Pa-<br>zio Salvatore       | S.R.A.       | incolumi | Durante fase<br>volo imbardev                                     |
| 15/2/47 | Mare Ter-<br>racina | Rep. S.M.     | S. 95      | n. 3      | Ten. Villani                            | F.U.         | deceduto | Cause impreci                                                     |
| 15/2/47 | Lecce               | 3° Gr. Scuole | Spit. V    | ?         | Ten. Add. Pescet<br>Elia                | F.U.         | incolumi | In atterraggi<br>tà imbardev<br>per cedimento<br>tava.            |
| 22/2/47 | Lecce               | 51° Stormo    | Spit. IX B | 583       | Ten. Sarto                              | R.S.         | incolumi | In atterraggi<br>usciva fuori<br>zioni terren<br>ne attenti.      |

7/2/47 After regular landing, wing to right, wing to left, right engine failed, landing gear collapsed, aircraft crashed.

13/2/47 Landing on runway, aircraft veered to left, struck fence, engine failed, aircraft crashed.

15/2/47 Landing on runway, aircraft veered to left, struck fence, engine failed, aircraft crashed.

15/2/47 Cause unknown, aircraft crashed.

15/2/47 During landing, aircraft veered to left, struck fence, engine failed, aircraft crashed.

22/2/47 Landing on runway, aircraft veered to left, struck fence, engine failed, aircraft crashed.

## SOMMARIO INCIDENTI DI VOLO - FEBBRAIO 1947 -

LAC 1051

Sc

| Reparto    | Velivolo |           | Generalità<br>del pilota                | Danni subiti |          | Descrizione sommaria incidente                                                                                                          |
|------------|----------|-----------|-----------------------------------------|--------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            | Tipo     | Matricola |                                         | veliv.       | Equipag. |                                                                                                                                         |
| Gr. Scuole | Ca.164   | 51818     | Asp. Uff. Arcan<br>Geletti William F.U. | Elica        | incolumi | dopo regolare atterraggio, per lieve imbarcata destra pilota interveniva brusco scamento sui freni provocando lieve impennata velivolo. |
| Trasporti  | G.12     | 60902     | T. Col. Conforti                        | R.S.         | incolumi | Durante fase atterraggio causa rottura pneumatico sinistro usciva leggermente margine pista.                                            |
| Gr. Scuole | C.R.42   | 7496      | Ten. All. De FA<br>Zio Salvatore        | S.R.A.       | incolumi | Durante fase rullaggio rientro linea volo imbarcava a destra.                                                                           |
| P.S.I.     | S.95     | n.3       | Ten. Villani                            | F.U.         | deceduto | Cause imprecise.                                                                                                                        |
| Gr. Scuole | Spit.V   | ?         | Ten. Add. Pescet<br>Elia                | F.U.         | incolumi | In atterraggio causa eccessiva velocità imbarcava a destra uscendo pista e per cedimento carrello veliv. si inclinava.                  |
| Sterno     | Spit.IX  | N 583     | Ten. Barto                              | P.S.         | incolumi | In atterraggio causa eccessiva velocità usciva fuori pista e per cattive condizioni terreno velivolo assumeva posizione attenti.        |

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS - FEB. 1947.

| Date    | Locality            | Unit          | AIRCRAFT |             | GENERALITIES<br>of the Pilots      | Damages Suffered            |      | Su                      |
|---------|---------------------|---------------|----------|-------------|------------------------------------|-----------------------------|------|-------------------------|
|         |                     |               | Type     | Reg. Number |                                    | Airc.                       | Crew |                         |
| 7/2/47  | G. del Colle        | I Gr. Scuole  | Ca. 164  | 51818       | Off. U/T Arcan-<br>goletti William | Propellor<br>U/S            | Safe | As<br>su<br>be<br>to    |
| 13/2/47 | Ciampino            | St. Trasporti | G. 12    | 60902       | Lieut/Col.<br>Conforti             | Undergoing<br>Minor Repairs | Safe | De<br>br<br>ai<br>wa    |
| 15/2/47 | Brindisi            | 2 Gr. Scuole  | C.R. 42  | 7496        | Lieut. All<br>De Fazio S.          | Undergoing<br>Repairs       | Safe | As<br>ai                |
| 15/2/47 | Mare Terra-<br>cina | Rep. S.M.     | S. 95    | N. 3        | Lieut. Villani                     | U/S                         | Dead | Ca                      |
| 15/2/47 | Lecce               | 3 Gr. Scuole  | Spit. V  | ?           | Lieut. Add<br>Pescet Elio          | U/S                         | Safe | De<br>a<br>r<br>o<br>wa |
| 22/2/47 | Lecce               | 51 Stormo     | Spt. IX  | N. 583      | Lieut. Sarto                       | Undergoing<br>Minor Repairs | Safe | De<br>a<br>c<br>t       |

SUMMARY OF FLYING ACCIDENTS - FEB. 1947.(S)  
(r)

| Unit       | AIRCRAFT |             | GENERALITIES<br>of the Pilots      | Damages Suffered            |      | Summarized Description of accidents                                                                                                                                               |
|------------|----------|-------------|------------------------------------|-----------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            | Type     | Reg. Number |                                    | Airc.                       | Crew |                                                                                                                                                                                   |
| Er. Scuole | Ca. 164  | 51818       | Off. U/T Arcan-<br>geletti William | Propellor<br>U/S            | Safe | After regular landing owing to light<br>suing to the right the pilot applied<br>brakes suddely thereby causing plane<br>to tip lightly on its head.                               |
| Trasporti  | G. 12    | 60902       | Lieut/Col.<br>Conforti             | Undergoing<br>Minor Repairs | Safe | During the landing, owing to pneumatic<br>break in the left landing wheel the<br>aircraft ran slightly out of the run-<br>way.                                                    |
| Er. Scuole | C.R. 42  | 7496        | Lieut. All<br>De Fazio S.          | Undergoing<br>Repairs       | Safe | As he was taxying to take off point<br>aircraft suing to the right.                                                                                                               |
| S.M.       | S. 95    | N. 3        | Lieut. Villani                     | U/S                         | Dead | Causes unknown.                                                                                                                                                                   |
| Er. Scuole | Spit. V  | ?           | Lieut. Add<br>Pescet Elio          | U/S                         | Safe | During landing, owing to too great<br>a speed the aircraft suing to the<br>right and ran out of the runway and<br>owing to the landing wheels giving<br>way the aircraft crashed. |
| Stormo     | Spt. IX  | N. 583      | Lieut. Sarto                       | Undergoing<br>Minor Repairs | Safe | During landing, owing to too great<br>a speed the aircraft left runway and<br>owing to the bad ground the aircraft<br>tipped up.                                                  |

4

Air Headquarters R.A.F. Italy.

I.M.A.S./754/P.I./A.F.

Crash of Liberator of 205 Gp at Sessano  
on 2nd April 1946.

24th March 1947.

6

Further to your letter reference HQI/7622/1/P.I. dated 6th March  
1947.

As requested attached are copies of all previous correspondences on  
the above subject. As stated in my IMAIS/754/P.I./AF dated 18th February 1947,  
it is requested that this Headquarters be kept fully informed of any action  
taken by you in the above matter.

*E. Boulton*

E. BOULT. F/O  
for Air Vice Marshal,  
Director,  
Air Forces Sub Section,

Enclosure References and Dates.

- 1. Signal 3rd April 46. )
- 2. Letter NLG/173/180 4th April 46. )
- 3. Letter AFSC/754/P.I. 11th April 46. )
- 4. Letter 839/1429/Coll 10th April 46. )
- 5. Report 589/Corr. 4th April 46. )
- 6. Letter AFSC/754/P.I. 7th May 46. )

Enclosures 94a, 95a, 96a, 97a(t),  
99a(t), and 100a. on our file  
IMAIS/754/P.I.

From:- Air Headquarters, R.A.F. ITALY, C.M.F. (6)

To:- Allied Force Headquarters, Italian Military Affairs Section,  
Air Forces Sub Section.

Date:- 6th March, 1947.

Ref:- AHQI/7622/1/P1.

Crash of Liberator of 205 Group at  
Sessano on 2.1.46.

Reference is made to your letter IMAS/754/P.1/AF dated  
18th February, 1947.

(2) This Headquarters has no trace of your letter AFSC/754/P1  
dated 7th May 1946, nor of the correspondence mentioned as having  
been forwarded.

(3) It is requested that copies may be forwarded.

*[Signature]*  
for Air Commodore,  
Air Officer Commanding,  
ROYAL AIR FORCE, ITALY.

16/47  
754/P1

7348

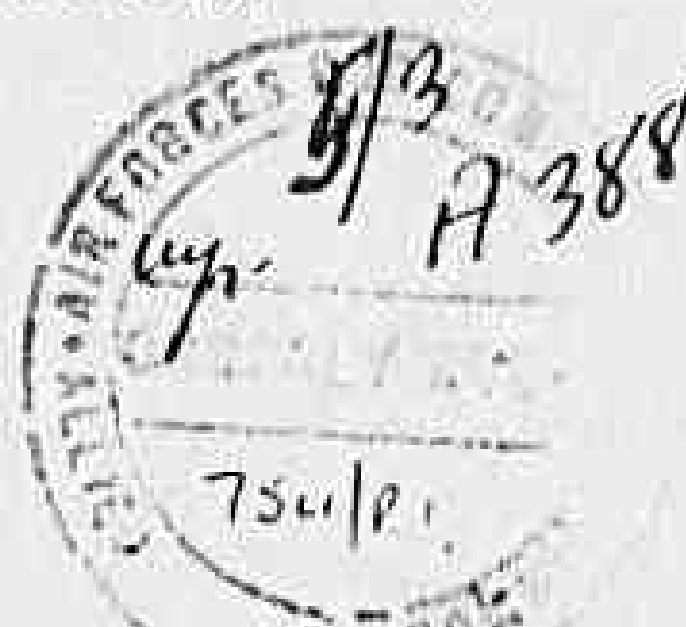
From : I.A.F. General Staff.  
"1 Reparto" "1 Section Operations & Training".

To : "Unita Aerea" Command - Bari  
"Reparto Volo" Command Sede  
1st Z.A.T. Command Milan  
2nd Z.A.T. Command Padua  
3rd Z.A.T. Command Rome  
4th Z.A.T. Command Bari  
Air Command, Sardinia Cagliari  
Air Command Sicily Palermo

and for information : A.F.R.Q., EMAS, A.T.S.S., APC 794, Rome.

Date : ----

Ref. : 101291/op.20. 4/395 Coll.



QUARTERLY RESULTS OF FLYING ACCIDENTS DURING THE OCT.-DEC. '46 PERIOD.

The accidents verified in the Oct.-Dec. 1946 quarter, during 6700 hrs of flying activities amount to 15, which is a very good average.

Therefore even if the activities have been limited, in regard to the 2nd and 3rd quarter the proportions of the accidents are such, that they offer much greater guarantees than the past quarters.

OBSERVATIONS AND CONSIDERATIONS.

- 1st. The Bomber and Transport Group had 3 accidents during 2,418 hrs of flight, compared to 4 accidents during 3,700 hrs of flight in the preceding quarter.
- 2nd. The Fighter Group, with a slightly increased flying activities to that of the Oct.-Dec. quarter, had a proportion of accidents of 4 to 14.
- 3rd. The Seaplane Group had the following proportions: 3rd quarter 753 hrs of flight, 3 accidents; 4th quarter 548 hrs of flight, 1 accident.
- 4th. The Autonomous Air Squadrons and Flights had the following proportions: 3rd quarter : 993 hrs of flight, 1 accident; 4th quarter : 602 hrs of flight 2 accidents.
- 5th. The Lecce and Grosinone schools have reported the following results:  
3rd quarter : 992 hrs of flight, 7 accidents; 4th quarter : 1,378 hrs of flight, 5 accidents.

—2—

From the observations of the data and figures listed above, the Units, which for their use operate over a large range have had or maintained an equal or slightly increased ~~per~~ percentage compared to the past quarter whilst the number of accidents is much less in the Units carrying out training activities with local flights. The cause can be attributed to the meteorological factor during the Winter period with its unfavourable conditions which was the cause of part of the accidents on long range flights.

The professional, technical, organisations and disciplinary causes, which in the preceding months had again determined a considerable number of accidents have a tendency of being eliminated, thanks to the foreseeing and helpful assistance of the Commands and Units responsible.

Accidents for professional causes are in a minimum number. The same can be said for disciplinary causes. The slightly higher numbers are those due to technical and organisation causes. Whilst those due to organisation are much lower in proportion to the preceding periods, it is lawful and logical to forecast almost a total elimination, trusting always in the qualities of the responsible Units and Commands already practiced/ the reasons for the technical causes, even if they have a tendency to diminish are always the same : Old material and defects of the new types of aircraft handed over by the Allies. For these reasons a better understanding of the new materiel and continual surveyance must be carried out on behalf of the technicians, of the old machines, which can bring about eventual elimination of the inconveniences.

SUMMING-UP, COMPARISONS AND NOTES OF ACCIDENTS AND ACTIVITIES IN 1946.

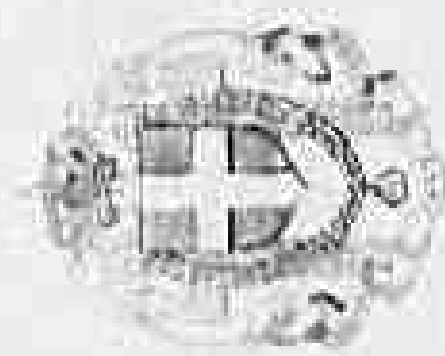
If the number of flying accidents during the Oct.-Dec. 1949 period are compared to those of the preceding quarters and the meteorological factor which restricts flying activity within certain limits is kept in mind, always directly or indirectly affecting and increasing the number, the result obtained is undoubtedly very flattering.

The flying activity in the year 1946, subdivided into quarters so as to compare them are summed up in the following list:

|             |               |   |      |                 |   |    |
|-------------|---------------|---|------|-----------------|---|----|
| 1st quarter | hrs of flight | : | 3672 | No of accidents | : | 29 |
| 2nd quarter | " "           | : | 6657 | " "             | : | 22 |
| 3rd quarter | " "           | : | 3101 | " "             | : | 29 |
| 4th quarter | " "           | : | 6721 | " "             | : | 15 |

It therefore results from the above list that the 4th, 1946, quarter, with an activity slightly less to that of the Jul-Sept <sup>quarter</sup> and a number of accidents which are equal or nearly equal to the number verified during the period of greater activity, it shows ~~a~~ great improvements in the training made by the Units who offer guarantees of ultimate improvement with the results obtained and the difficulty of ~~reporting~~ and means.

THE CHURCH OF SPAIN



Gc/V

Min. Maggiori *Repubblica* Militare

1° REPARTO

1° Sezione Operaz. e Addestramento

*Allegato al P. N. 335 C. C.*

AL COMANDO UNITA' AEREA

= B A R I =

AL COMANDO REP. VOLO S.M. = SEDR =

*Relazione al P. N.*

OGGETTO Relazione trimestrale sugli incidenti di volo relativi  
va al periodo ottobre-dicembre 1946.-

AL COMANDO 1° 2. A. T. = MILANO =  
AL COMANDO 2° 2. A. T. = PADOVA =  
AL COMANDO 3° 2. A. T. = R O M A =  
AL COMANDO 4° 2. A. T. = B A R I =  
AL COM. AER. SARDEGNA = CAGLIARI =  
AL COM. AER. SICILIA = PALERMO =

e P.C. ALL'ALLIED FORCES  
HEADQUARTERS I.M.A.S.  
A.F.S.S. A.P.O. 794 = R O M A =

Gli incidenti che si sono verificati nel trimestre ottobre-dicembre 1946 sono in numero di 15 nei confronti di una attività di circa 6700 ore di volo.-

Sia in senso assoluto che in senso relativo all'attività tale quoziente può essere ritenuto molto soddisfacente.

Infatti anche se l'attività è stata contenuta entro limiti inferiori a quelli del 2° e 3° trimestre la proporzione degli incidenti è tale da offrire garanzie molto superiori a quelle passate.

Osservazioni e considerazioni:

- 1°)-Il Raggruppamento R.T. ha avuto 3 incidenti su 2418 ore di volo, nei confronti di 4 incidenti e 3700 ore di volo del trimestre precedente;
- 2°)-Il Raggruppamento caccia con una attività leggermente superiore a quella dell'ottobre-dicembre ha avuto una proporzione di incidenti di 4 a 14;
- 3°)-Il Raggruppamento Idre ha avuto le seguenti proporzioni:  
3° trimestre: 758 ore di volo - 3 incidenti;

7345

## 1° Sezione Operaz. e Addestramento

= E A R I =

AL COMANDO REP. VOLO S.M. = 3232 =

OCCETTO Relazione trimestrale sugli incidenti di volo relativi  
 va al periodo ottobre-dicembre 1946.

AL COMANDO 1° Z.A.T. = MILANO =  
 AL COMANDO 2° Z.A.T. = PADOVA =  
 AL COMANDO 3° Z.A.T. = ROMA =  
 AL COMANDO 4° Z.A.T. = ROMA =  
 AL COM. AER. SARDEGNA = CAGLIARI =  
 AL COM. AER. SICILIA = PALERMO =

e p.c.

ALL'ALLIED FORCE

HEADQUARTERS I.M.A.S.

A.P.S.S. A.P.O. 794 = ROMA =

Gli incidenti che si sono verificati nel trimestre ottobre-dicembre 1946 sono in numero di 15 nei confronti di una attività di circa 5700 ore di volo.

Sia in senso assoluto che in senso relativo all'attività tale quoziente può essere ritenuto molto soddisfacente.

Infatti anche se l'attività è stata contenuta entro limiti inferiori a quelli del 2° e 3° trimestre la proporzione degli incidenti è tale da offrire garanzie molto superiori a quelle passate.

Osservazioni e considerazioni:

- 1°)-Il Raggruppamento R.T. ha avuto 3 incidenti su 2418 ore di volo, nei confronti di 4 incidenti e 3700 ore di volo del trimestre precedente;
- 2°)-Il Raggruppamento Caccia con una attività leggermente superiore a quella dell'ottobre-dicembre ha avuto una proporzione di incidenti di 4 a 14;
- 3°)-Il Raggruppamento Idro ha avuto le seguenti proporzioni:  
 3° trimestre: 758 ore di volo - 3 incidenti;  
 4° trimestre: 548 ore di volo - 1 incidente;
- 4°)-Le Squadriglie e Sezioni Autonome hanno avuto le seguenti proporzioni:  
 3° trimestre: 993 ore di volo - 1 incidente  
 4° trimestre: 502 ore di volo - 2 incidenti;

.../...

- 2 -

50) - Le scuole di Lecce e Brindisi hanno riportato i seguenti risultati:

3° trimestre: 992 ore di volo - 7 incidenti

4° trimestre: 1350 ore di volo - 5 incidenti.

Dall'osservazione dei dati e delle cifre sopra riportate risulta che i Reparti, che per il loro impiego operano a largo raggio, hanno avuto o mantenuto una percentuale pari o di poco superiore al trimestre passato, mentre i Reparti nei quali l'attività ha un carattere addestrativo con voli locali, il numero degli incidenti è molto inferiore. La causa può essere attribuita al fattore meteorologico che, nel periodo invernale, con le sue condizioni sfavorevoli, entra direttamente a far parte delle cause degli incidenti dei voli a lungo raggio.

Le cause professionali, tecniche, organizzative, disciplinari, che nei mesi precedenti avevano ancora determinato un rilevante numero di incidenti, tendono ad essere eliminate mercè l'assiduo e previdente assistenza dei Comandi ed Enti preposti.

Gli incidenti per cause professionali sono di numero minimo. Altrettanto può essere detto per quelle disciplinari. Il numero leggermente superiore sono le cause di carattere tecnico e di carattere organizzativo.

Mentre per quelle di carattere organizzativo, ridotte anche esse di molto nei confronti dei periodi precedenti, è lecito e logico pronosticare la eliminazione quasi totale, fidando sempre nelle già sperimentate qualità degli Enti e Comandi preposti, per le cause tecniche le ragioni, se pure con tendenza a diminuire sono sempre le stesse: vetustà di materiale ed inconvenienti dei nuovi tipi di velivoli di coesione allente.

Anche per queste una maggiore e più profonda conoscenza del nuovo materiale e la continua sorveglianza, da parte dei tecnici, delle vecchie macchine, possono portare ad una ulteriore eliminazione degli inconvenienti.

Considerazioni e confronto riepilogativo della attività e degli incidenti nel 1946.

Se il numero degli incidenti di volo del periodo ottobre-dicembre 1945 viene paragonato con quello dei trimestri precedenti e se si tiene conto del fattore meteorologico avverso che costringe l'attività di volo entro certi limiti, ma influisce sempre direttamente

3° trimestre: 992 ore di volo - 7 incidenti  
4° trimestre: 1390 ore di volo - 5 incidenti.

Dall'osservazione dei dati e delle cifre sopra riportati risulta che i Reparti, che per il loro impiego operano a largo raggio, hanno avuto o mantenuto una percentuale pari o di poco superiore al trimestre passato, mentre i Reparti nei quali l'attività ha un carattere addestrativo con voli locali, il numero degli incidenti è molto inferiore. La causa può essere attribuita al fattore meteorologico che, nel periodo invernale, con le sue condizioni sfavorevoli, entra direttamente a far parte delle cause degli incidenti dei voli a lungo raggio.

Le cause professionali, tecniche, organizzative, disciplinari, che nei mesi precedenti avevano ancora determinato un rilevante numero di incidenti, tendono ad essere eliminate mercè l'assiduo e previdente esistenza dei Comandi ed tutti precetti.

Gli incidenti per cause professionali sono di numero minimo. Altrettanto può essere detto per quelle disciplinari. In numero leggermente superiore sono le cause di carattere tecnico e di carattere organizzativo.

Mentre per quelle di carattere organizzativo, ridotte anche esse da molto nei confronti dei periodi precedenti, è lecito e logico pronosticarne la eliminazione quasi totale, fidando sempre nelle già sperimentate qualità degli tutti e Comandi precetti, per le cause tecniche le ragioni, se pure con tendenza a diminuire sono sempre le stesse: vetustà di materiale ed inconvenienti dei nuovi tipi di velivoli di cessione alleata.

Anche per queste una maggiore e più profonda conoscenza del nuovo materiale e la continua sorveglianza, da parte dei tecnici, delle vecchie macchine, possono portare ad una ulteriore eliminazione degli inconvenienti.

Considerazioni e confronto riepilogativo delle attività e degli incidenti nel 1946.

Se il numero degli incidenti di volo del periodo ottobre-dicembre 1946 viene paragonato con quello dei trimestri precedenti e se si tiene conto del fattore meteorologico avverso che costringe l'attività di volo entro certi limiti, ne influenza sempre direttamente e indirettamente su determinati tipi di incidenti e ne aumenta il numero, il risultato ottenuto è indubbiamente molto lusinghiero.

L'attività di volo dell'anno 1946, suddivisa per trimestri per ragioni comparative è riassunta nel seguente specchio:

|                                                        |
|--------------------------------------------------------|
| 1° trimestre: ....ore di volo: 5672 - n° incidenti: 29 |
| 2° trimestre: ....ore di volo: 6657 - n° incidenti: 23 |
| 3° trimestre: ....ore di volo: 6101 - n° incidenti: 29 |
| 4° trimestre: ....ore di volo: 6721 - n° incidenti: 15 |

.../...

- 3 -

Come risulta, dunque, dal succitato specchio comparativo il 4° trimestre 1946 con una attività inferiore solo a quella del periodo luglio-settembre ed un numero di incidenti pari o quasi alla metà di quelli verificatesi nel periodo di maggiore attività, segna un notevole progresso dell'addestramento fatto dai Reparti che, con i risultati ottenuti attraverso le ben note difficoltà di mezzi e materiale, offrono garanzia di ulteriore miglioramento.

CITROD

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

Ft. S. B. B. B.

P.C.C.



7348

# SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI COMPARITIVE LISTS OF THE UNITS

Dal 1° Ottobre al 31 Dicembre 1946.-  
FROM THE 1<sup>st</sup> Oct. TO 31 DECEMBER 1946

| REPARTI<br>UNITS                                                         | RAGGRUPPAMENTO<br>P. e T.<br>GUIDONIA<br>DET GUIDONIA GROUP | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO<br>TARANTO SEAPLANE GROUP | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>LECCE<br>LECCE FIGHTER GROUP | SQUADRIGLIE E<br>SEZIONI<br>AUTONOME<br>SQUADS AND SECTIONS |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| NUMERO DI V<br>VOLI NUMBER<br>OF FLIGHTS                                 | 1772                                                        | 426                                                         | 1948                                                     | 70                                                          |
| NUMERO DEGLI<br>INCIDENTI<br>NUMBER OF<br>ACCIDENTS                      | 3                                                           | 1                                                           | 4                                                        | 2                                                           |
| NUMERO DEI<br>VOLI PER<br>INCIDENTE<br>NUMBER OF FLIGHTS<br>PER ACCIDENT | 590                                                         | 426                                                         | 487                                                      | 35                                                          |

SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPART  
COMPARITIVE LISTS OF THE UNITS

(56)

Ottobre al 31 Dicembre 1946.-  
 THE 1<sup>st</sup> OCT. TO 31 DECEMBER 1946

| T I                       | RAGGRUPPAMENTO<br>D. e T.<br>GUIDONIA<br>BET GUIDONIA GROUP | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO<br>TARANTO SEAPLANE GROUP | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>LECCE<br>LECCE FIGHTER GROUP | SQUADRIE E<br>SEZIONI AUTONOME<br>AUTON. SECTIONS<br>AND SECTIONS | SCUOLE<br>LECCE-FROSINONE<br>LECCE-FROSINONE SCHOOLS |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|                           |                                                             |                                                             |                                                          |                                                                   |                                                      |
| DI V<br>MBER<br>E<br>GHTS | 1772                                                        | 426                                                         | 1948                                                     | 701                                                               | 3523                                                 |
| DEGLI                     | 3                                                           | 1                                                           | 4                                                        | 2                                                                 | 5                                                    |
| I<br>OF<br>NTS            |                                                             |                                                             |                                                          |                                                                   |                                                      |
| REI                       | 590                                                         | 426                                                         | 487                                                      | 354                                                               | 704                                                  |
| PIGTS<br>DENTS            |                                                             |                                                             |                                                          |                                                                   |                                                      |

**SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI**  
**COMPARATIVE LIST OF UNITS**

FROM THE 1<sup>st</sup> OCTOBER TO THE 31<sup>st</sup> DECEMBER  
 1946  
 Dal 1<sup>o</sup> Ottobre al 31 Dicembre 1946.-

| REPARTI<br>UNITS                                        | RAGGRUPPAMENTO<br>B.e T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>LECCE | SQUADRIGLIE E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | LE |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|----|
| ORE DI HRS.<br>VOLO OF FLIGHT<br>HOURS                  | 2418                                 | 548.50                            | 1761.20                           | 602.15                               | 4  |
| NUMERO DEGLI<br>INCIDENTI<br>NUMBER OF<br>ACCIDENTS     | 3                                    | 1                                 | 4                                 | 2                                    |    |
| ORE DI HRS. OF<br>VOLO PER PER<br>ACCIDENT<br>INCIDENTE | 806                                  | 548.50                            | 440.30                            | 301.07                               |    |

2037

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 78017

SPECCHIO COMPARATIVO DEI REPARTI  
COMPARATIVE LIST OF UNITS

(5c)

THE 1<sup>st</sup> OCTOBER TO THE 31<sup>st</sup> DECEMBER  
 1946  
 Ottobre al 31 Dicembre 1946.-

| I<br>S.<br>REPARTI<br>S. R.   | RAGGRUPPAMENTO<br>B.e T.<br>GUIDONIA | RAGGRUPPAMENTO<br>IDRO<br>TARANTO | RAGGRUPPAMENTO<br>CACCIA<br>LECCE | SQUADRIGLIE E<br>SEZIONI<br>AUTONOME | SCUOLE<br>LECCE-FROSINONE |
|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
|                               |                                      |                                   |                                   |                                      |                           |
|                               | 2418                                 | 548.50                            | 1761.20                           | 602.15                               | 1391.40                   |
| LI                            | 3                                    | 1                                 | 4                                 | 2                                    | 5                         |
| OF<br>REPARTI<br>PER<br>IDENT | 806                                  | 548.50                            | 440.30                            | 301.07                               | 278.28                    |

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

HA  
(7)

To : 1st Z.A.T. Command Milano  
2nd Z.A.T. Command Padua  
3rd Z.A.T. Command Rome  
4th Z.A.T. Command Bari  
Air Command of Sicily Palermo  
Air Command of Sardinia Cagliari

For information:

A.T.T. I.A.T.S. A.T.S.E. A.T.E. 757 Rome

Ref. : 10135/730/3 1/3-4 6411.

Date : 26th February 1947

SUMMARY OF FLIGHT ACCIDENTS - JANUARY 1947

A

Following letter 10014/CF 30 dated 7/3/47 we hereby  
attach a summary of the flying accidents verified during  
January 1947.

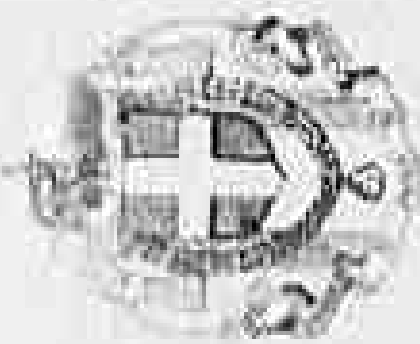
10346  
1/3/47  
754/Pl.

THE SECRETARY OF THE GENERAL  
STAFF

Transmitted by I.A.S. POST

7341

Chilib.  
43.



A/228 2

# Ante. Mayaguez, P. Arrematada

• 99 •

1. Sezione Ormai, 9. Idiosyncrasy

Oct 29 - 10/257/120E  
Miguel / 346 Cde

## O GGETTO

numerie incidenti di volo - gennaio 1947.-

|               |          |                   |
|---------------|----------|-------------------|
| AL COMANDO 1° | S. A. T. | <u>AL METARCO</u> |
| AL COMANDO 2° | S. A. T. | <u>AL PARCOVA</u> |
| AL COMANDO 3° | S. A. T. | <u>AL ROMANA</u>  |
| AL COMANDO 4° | S. A. T. | <u>AL BARRILE</u> |
| AL COM. ARR.  | VIGILIA  | <u>AL BARRILE</u> |
| AL COM. ARR.  | SARDENNA | <u>AL BARRILE</u> |

•  
C  
•  
C  
•

ALLIANCE POINT  
HEADQUARTERS I.S.A.S.  
AIR FORCE Sub Section

11.2.0.794

Seguito foglio n. 100914/op. 20 del 7/2/47,  
si trasmette in allegato un sommario degli incidenti  
di volo verificatisi nel gennaio 1947.

Jan 6-11

17. SOTTOCALTO DI STATO MAGGIOR

1756

# 4B SOE ASIO INCIDENTI DI VOLO - GREGARIO 1947

| Data<br>DATE | Località<br>LOCALITY             | Reperto<br>UNIT                                                   | PILONE<br>Velivolo |                                   | Generalità<br>del Pilota<br>GENERALITIES<br>OF THE PILOT | DAMAGE SUFFERED<br>Lesioni subite |                    | SUMMARY OF<br>Description                                                              |
|--------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
|              |                                  |                                                                   | Modello<br>TYPE    | Matricola<br>MILITARY<br>REG. NO. |                                                          | veliv.<br>PLANE                   | Squipaggio<br>CREW |                                                                                        |
| 13/1/47      | LEONE                            | 5 <sup>a</sup> St. C.                                             | Spit III           | 1.2.349                           | Ten. CORRALI<br>Lieut.                                   | S.H.A.                            | incolume           | Seguito col<br>con gregari                                                             |
| 17/2/47      | CATTOLICA<br>SIDO                | St. Trapp.                                                        | 8.79               | 14424                             | Cop. LICHERI<br>Capt.                                    | U.S.                              | incolume           | corrello re<br>fase atterr<br>ruota contr<br>margine pie<br>durante cas<br>quarta 1900 |
| 23/1/47      | LEONE                            | So. Volo                                                          | 83.380             | 9305                              | Ten. All. Fil.<br>ALBERTO Alfre-<br>do                   | U.S.                              | decaduto           | rotazione<br>Dopo decoll<br>contro tras<br>forte raffi<br>guenda e ego<br>cause impro  |
| 26/1/47      | GENOVA                           | 8 <sup>a</sup> Dr. Idr                                            | 81.556             | 45281                             | Ten. AG. LERI                                            | U.S.                              | incolume           |                                                                                        |
| 30/1/47      | CATTOLICA<br>DE (Petenza) taggio | Avio. 18<br>F. 18 Caped<br>chino                                  | 81.18              | 4425                              | Regg. ABTHADI<br>NI                                      | U.S.                              | decaduto           |                                                                                        |
| 30/1/47      | LEONE                            | 5 <sup>a</sup> St. Cacci<br>P38<br>CACCAGLIA<br>UNIT<br>CACCAGLIA | 81.205             | 9303                              | Bravo. PATTI<br>El Bruno                                 | U.S.                              | decaduto           | Seguito per<br>virata, tent<br>pista per p<br>motore, entr<br>cipitando.               |

- 1.1/47 Following collision whilst flying with squad leader with failed landing gear
- 18/1/47 On landing, wheel hit pile of goods by side of runway
- 23/1/47 During exercises banked at approx. 1500m and fell into a spin.
- 24/1/47 After take off was blown against iron pillars by strong gusts of wind.
- 30/1/47 Cause not yet ascertained
- 30/1/47 Following loss of speed during a turn tried to land on runway, owing to probable damage to engine and crashed.

## DOMINICAN INCIDENTS DI Volo - GREGARIO 1947

| Generalità | Reperto                   | AERONE                    |           | Generalità del Pilota     | DAMAGE SUFFERED |            | SUMMARIZED DESCRIPTION OF ACCIDENT                                                                                         |
|------------|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            |                           | Velivolo                  | Matricola |                           | Danni subiti    | Equipaggio |                                                                                                                            |
|            | UNIT                      | Type                      | Militare  | GENERALITIES OF THE PILOT | veliv.          | CREW       | Descriz. sommaria incidente                                                                                                |
|            | 51 <sup>st</sup> O.       | Spit III                  | 2.2.349   | Ten. GUERANI<br>LEUT.     | S.E.A.          | incollato  | Seguito collisione in volo con gregario atterrava con carrello represso.                                                   |
|            | St. Frapp.                | 1.79                      | 24484     | Ten. LICHESI<br>CAPT.     | S.E.            | incollato  | Fase atterraggio. urtava con ruota contro cumulo ghiaia margine pista.                                                     |
|            | So. Volo                  | 22.200                    | 9005      | Ten. M. M. L.             | U.S.            | decaduto   | Durante esercitazione virate caduta 1500 m. entrava autorotazione precipitando.                                            |
|            | 44 <sup>th</sup> Gr. Iard | 22.506                    | 45004     | Ten. ANGELI<br>CAPT.      | S.E.            | incollato  | Dopo decollo veniva sbalzato contro traliccio ferro da forte raffiche vento, proseguendo regolarmente volo.                |
|            | Quelco (off. 18)          | 4425                      |           | Ten. CASERDI<br>LTJ       | U.S.            | decaduto   | Cause imprecisate.                                                                                                         |
|            | chino                     | 5 <sup>th</sup> St. Cacci | 22.205    | 9303                      | U.S.            | decaduto   | Seguito perdita velocità in virata, tentativo atterraggio pista per probabile avaria motore, entrava in vite precipitando. |

During collision whilst flying with speed brakes with folded landing gear  
landing, which hit pile of gravel by side of runway.  
excesses landed at approx. 1500m and fell into a ravine.  
to take off was then against strong headwind along gusts of wind.  
was not yet ascertained.  
Following loss of speed during a turn tried to land on runway,  
owing to probable damage to engine and crashed.

File3A

20 Corps of Firemen, Caspabasso.

THAS/754/P.1/AF.

Report on Rescue of Allied Four Engine  
Liberator.

18th February 1947.

Reference is made to your 812/3/3 dated 9th December 1946.

2. No trace of your previous letter ref. 263/3/3 dated 10/4/1946 can be found at this Headquarters, as all previous correspondence dealing with this matter has been forwarded to AMI Italy. I have forwarded your letter to the correct authorities for action.
3. The care and assistance given by the members of your company is greatly appreciated by this Sub-Section.

Edith 2/10

for E. OHT F/O  
Air Vice Marshal,  
Director,  
Air Forces Sub Section.

*File*  
*2A*

Air Headquarters Italy.

EWAS/754/P.1/AF.

Crash of Liberator of 205 GP on 2-4-46.

18th February 1947.

Reference is made to our AFSC/754/P.1 dated 7th May 1946.

2. As all previous correspondence regarding the crash of a 'Liberator' of 205 GP at Sassano on 2nd April 1946 has been forwarded to you, the following letter from the 20 Corps of Firemen, Caspoggio, Ref. 812/3/3 dated 9th December 1946, is herewith enclosed for your action.
3. No trace of the previous letter ref. 283/3/3 dated 10/4/46 can be found at this Headquarters.
4. As far as we can ascertain, the money in question amounting to 14,220 dollars was received by S/Mr. G.M. Rothwell at that time on the strength of RAF Station, Penigiano.
5. It is requested that this Headquarters be kept fully informed of any action taken by you in this matter.

*E. Boulton*

for E. BOULT P/O  
Air Vice Marshal,  
Director,  
Air Forces Sub Section.

7136

COPY.

From : 20 Corps of Firemen. Campobasso.  
To : Allied Control Commission, Naples.  
Date : 9th December, 1946.  
Ref. : 812/3/3.

28,

REPORT ON RESCUE OF ALLIED FOUR ENGINE "LIBERATOR".

Reference is made to our letter 283/3/3 date 10/4/46 which included a copy of my report on the aid delivered by the 20th Corps of Firemen to a four engine Allied "Liberator" a/c fallen in the region of Sessano in the evening of the 2nd April 1946.

2. As we have received no reply, we are resubmitting a copy of the said report drawing to the attention of the AFSC the finding and returning of a suitcase containing millions of dollars. This action alone, we consider, should have been grounds enough for some praise and financial reward to the 20th Corps of Firemen.

3. In the hope that the proper recognition may be given to these rather uncommon acts I ask you to accept my very best regards.

THE DIRECTOR

( Doct. Giuseppe DI TOMASO )

7334

REPORT.

ON RESCUE OPERATION CONCERNING THE FOUR REMAINS CALLED "VICTIMS" FOUND NEAR THE RAILWAY OF SESSANO AT 19.30 ON 20 APRIL 46.

About 21.30 hrs Tuesday 20 April, 1946, the Chief of Cabinet of the Prefecture informed the Commandant of the 20th Corps at Pinerolo by telephone that an aircraft had fallen near Sessano.

The pump-car was received at 22.30 hrs the Commandant and 17 men departed on FIAT 506 plate No 2111 VI.

Arriving on the site at 23.30 hrs (3) the first information regarding the happenings was obtained. The five bodies found on the scene of the crash were conveyed by an ambulance of the Prefecture to the Isernia Hospital.

Having made arrangements with the Prefect I led the men into a private house where they passed the night with me, awaiting the morning to carry further the rescue operation.

At 06.50 hrs. together with other firemen who had arrived from Isernia and Agnone and members of the Brigata Campi Murati Zone Command also arrived during the night, work was resumed on the scene of the crash.

In salvaging objects found while looking for the bodies, the fireman M. Vallo Vitrore also secured a broken suitcase from which bulged some money. He immediately carried it to the Commandant, who, seeing sums of dollars of various face values and to a total value of millions arranged inside, between the lining and outer cover, closed it up again and gave into custody to the fireman SANTIAGA Guerrero and a Royal Carabinieri that was with the Sub-Lieutenant of the service.

After such labour three bodies were recovered from under the aircraft and carried to the road where the ambulance of the prefecture loaded them and took them to the Isernia Hospital.

In the search the fireman found another body under the centre of the aircraft.

We cut down the trees in which the aircraft had crashed with intention of moving it so as to remove the body, but, with the limited means at our disposal we could not achieve the object due to the ropes breaking.

As the fireman M. Vallo Vitrore introduced himself under the debris in a dangerous position, and helped by the others started a slow and laborious work of digging under the body of the deceased who was lying on his back.

Meanwhile arrived a Major, a Captain and some British soldiers seeing the state of affairs recovered, which attack was under guard, immediately took over the work of digging under the body of the deceased who had been stuck in the

Arriving on the site at 20,30 hrs (2) the first information regarding the happenings was obtained. The five bodies found on the scene of the crash were conveyed by an ambulance of the Prefecture to the Icaenia Hospital.

Having made arrangements with the Prefecture I led the men into a private house where they passed the night with me, awaiting the morning to carry further the rescue operation.

At 06,30 hrs. together with other firemen who had arrived from Icaenia and Agents and workmen of the Bomblon Canal Murrill Zone Conward also arrived during the night, work was resumed on the scene of the crash.

In salvaging objects found while looking for the bodies, the fireman DE FELICIA Viterino gave across a broken suitcase from which bulged some money. He immediately carried it to the Comandante, who, seeing waste of soldiers of various force value, sent to a local value of millions arranged inside, between the lining and outer cover, placed it up again and gave into custody to the fireman SANTIAGO Guerrero and a Royal Carabinieri that was with the Sub-Lieutenant of the services.

After much labour three bodies were recovered from under the aircraft and carried to the road where the ambulance of the prefecture loaded them and took them to the Icaenia Hospital.

In the search the firemen found another body under the centre of the aircraft.

We cut down the trees in which the aircraft had crashed with intention of moving it so as to remove the body, but, with the limited means at our disposal we could not achieve the object due to the ropes breaking.

The the fireman LA FILLON Antonio introduced himself under the debris in a dangerous position, and helped by the others started a slow and laborious work of digging under the back of the deceased he was lying on his back.

Meanwhile arrived a Major, a Captain and some firemen NOVI 33 seeing the stock of objects recovered, which stood was under guard, immediately over the ambulance of material and the packets of cigarettes who had been stolen and not touched by the firemen intent only in their humanitarian task.

At the same time arrived the Royal Procurator for Icaenia, Comandante CONTI, to whom I reported on the work in progress.

I gave him the suitcase containing the dollars with a recommendation that he does not hand it over before having ascertained the contents. At this time in mind, the suitcase was nevertheless shown to the British Major who took it and put it aside stating that he was taking over the responsibility.

I returned to the site of the work for the last hour and had been working to try and recuperate the other body. After another half hour the body was extracted and the British NOVI took it away in their ambulance.

Making use of a nursing orderly interpreter who remained with the British Captain while the Major and the Royal Procurator had gone into the nearby railway but, I told him the following:-

- 2 -

6 wounded including a woman were sent yesterday to the Isernia Hospital where the woman died.

5 dead were carried to the Isernia Hospital after midnight.

4 bodies were extracted and carried to Isernia. So we have accounted for 15 persons.

One is not positive as to the number of persons that were in the aircraft. The number is thought to be either 16 or 17. Therefore one or two bodies would be missing.

I asked whether British personnel with the equipment necessary for continuing the rescue work would be sent or whether I should continue the search with the personnel at my disposal.

I was told that the task of the firemen was finished and that they could leave the site.

At my request a British WCO gave about twenty packets of cigarettes for distribution to the 17 men on duty with me. This was the only gift from the abundant material recovered.

At 15,00 hrs we left the scene of the crash to allow the personnel to eat at the house where we had spent the night, incurring a bill of Lit. 2,500. In the night of the 3rd April all the firemen returned to their station.

Passing by SSesano in the afternoon of the 4th April I stopped at the scene of the crash and found that German prisoners had been put on guard on the remains of the aircraft.

I pointed out to the British WCO in charge of the prisoners who suspected that some of the Italian workmen had appropriated some of the objects recovered, that all the material had been saved and handed over by the firemen had been taken away by the British personnel the day before, and that suspicions on the civilians were quite unfounded as none could have stolen anything while the firemen were on the scene as the carabinieri on guard had not allowed any of them to approach the scene of the crash.

THE COMMANDANT

s/Doct. Eng. Giuseppe DI TOMASO 733

From : "Stato Maggiore" Italian Air Force  
1st - 1st Section Operations and Training.

To : "Comando Unita Aerea"  
1st Z.A.T. Command  
2nd Z.A.T. Command  
3rd Z.A.T. Command  
4th Z.A.T. Command  
Sicily Aeronautical Command  
Sardinia Aeronautical Command

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

Ref. : 100914/op 20/E/242 Coll.

Date : 7th February 1947

1A  
(1)  
Bari  
Milan  
Padua  
Rome  
Bari  
Palermo  
Cagliari

Rome

### FLYING ACCIDENT RETURN

"Acc. P. 2"

With reference to letter 807831/3/AD dated 24/12/46 from  
"Comando Unita Aerea"

Taking into consideration the "Comando Unita Aerea"'s sug-  
gestions, this A.F.C. agrees that the accident return be compiled  
every three months in accordance with the procedure followed  
during 1943.

A monthly summary of accidents taken from the "Flying acci-  
dents signals" will be prepared by this A.F.C. and sent to the  
Units together with a schematic commentary, so that the Units  
on being informed of the main cause of the accident as soon as  
possible after these have happened, can make the most of the  
practical information.

by order  
THE UNDER CHIEF OF THE GENERAL STAFF

Translated by Sgt. P. KYAD

Chitib  
12/2

13/2





*Math. Magyary. R. Kronmüller*

1000

111

Dynamic Response of a Polymers in an Oscillating

Ind. V. 2 100 9/14/95. Maypole 2-5 Coll.

OCCETTO

Polystyrene (molecular weight 42,000),

TRADING COMPANY

[illegible]

49

El de referencia al 20.06.2007 59/3/08 del Comité Unida para.

del Consejo Unitario Argentino,

Questo S. R. prende nome quindi rispettato da colui che  
Comanda l'Unità, e non la carta per il di cui all'os-  
servato trattata non è stata mai stata, e per  
che alla propria fatta picciola attività e di cui la  
indiscrezione rivela.

Per quanto sopra questo 10%, dimostra che la parte dei Comandi in indirizzo venga continuata l'impiego della relazione trimestrale, con la stessa procedura e modelli da usarsi nel 1965.

...che invece di questo, vedete benissimo un  
...che invece di questo, vedete benissimo un  
...che invece di questo, vedete benissimo un

1991

