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

ACC

10000/135/685

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

10000/135/685

M.A.A.F., INVENTIONS & INVENTORS
JAN. 1938; JAN. 1941-DEC. 1944;
MAY 1945 – APR. 1946

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

File

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. ROME.

TO : HEADQUARTERS R.A.F. MEDME.

DATE : 6TH APRIL 1946.

REF. : AFSC/INT/IOC.I.949

COCCANARI CINE CAMERA

Further to your letter BF/96/AFALS dated 29 December 1945.

Mr. Coccanari has visited this Sub Commission again today with a view to finding out if he may have possession of his Cine Camera.

He put the Camera at the disposal so the Allies on 11th April 1945 since which date he has been given no information as to whether the Allies have any interest in it or not.

It is requested that hastening action be again taken with Air Ministry London.

for W/C. M.E. REID.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION

510

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

I. 1052

From: Intelligence Section,
Air Headquarters, R.A.F., ITALY.

To : Air Forces Sub-Commission, A.C., ROME.

Date: 19th February, 1946.

Ref : AHQI/2010/INT

INVENTIONS OF COUNT ETTORE MANZOLINI

1. Reference your letter AFSC/INT/100 (I.860.000.751.463) dated 12th December 1945, Ministry of Aircraft Production now inform us that the samples of inventions by Count Manzolini are being despatched to you in a crate marked "3B 2260."

2. It is hoped that this matter is now satisfactorily closed.

F. N. MORRIS, F/Lt.,
for: Wing Commander,
Senior Intelligence Officer,
AIR HEADQUARTERS, R.A.F., ITALY.

Copy to: A. & F.A.L.S.

509

Translation

Venice, 1 Nov 45

Dr.Petrillo Pasquale
Lido di Venezia - Via Dardanelli 54 B

Air Forces Sub Commission,

Rome.

With reference to your letter AFSC/INT/2C O L 727 inviting me to submit information concerning my intention, please note that

1) the Ministry of Aircraft Production instructed me to submit details of the instrument, which I have already done, through the British Embassy in Rome, as per enclosed copy;

2) the memorandum of the Ministry, transmitted to me, mentions that the documents, design and model are transported at the risk of the inventor, therefore I deem it necessary to discuss the matter personally in London;

3) in order to expedite my trip to London as soon as possible, I shall be obliged if you will kindly propose to the British Embassy - as you are acquainted with the technical details of the question - to issue a passport or a permit to stay in London during 15 days to discuss the matter.

I shall be obliged if you will kindly arrange for me to receive travelling expenses corresponding to at least to those allowed to a superior officer.

Yours faithfully,

Dr. P. Petrillo

508

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

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

Venezia 1 novembre 1945

Dr. PETRILLO Pasquale
LIDO di Venezia - Via Dardanelli 54 B

AIR FORCES SUB COMMISSION
Allied Commission
R O M A

In osseguio all'invito rivoltomi con lettera AFSC/INT/10 C I 727 d'informarvi di ogni ulteriore mio passo, vi comunico :

1) il Ministry Aircraft Production mi ha invitato a trasmettere det= tagliate notizie dello strumento, cosa che ho fatto , tramite la Ambasciata inglese a Roma , come da unita copia ;

2) poiché nel memorandum,trasmessomi dal predetto Ministero , é men= zionato che i documenti, disegni e modello viaggiano a rischio del= l'inventore , stimo necessario consegnare e discutere ogni cosa personalmente a Londra ;

3) al fine di concretare però sollecitamente tale mia missione a Lon= dra , prego di voler proporre all'Ambasciata , per la conoscenza tecnica che avete della quistione , di inviarmi senz'altro il pas= saporto od un permesso di soggiorno a Londra di 15 giorni per le accennate discussioni .

Pregherei inoltre che l'autorizzazione sia accompagnata da un assegno per le spese di viaggio , corrispondenti almeno alla missione di un Ufficiale superiore .

Con distinta considerazione

Dr. Petrillo

507

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

Copy

Dr. PETRILLO Pasquale
LIDO di Venezia - Via Dardanelli 54 B

To : The Segretary Ministry of Aircraft Productions
(S.R.E) Thames House, Millbank S.W. 1

L O N D O N

I am very much obliged for your kind letter n. 3364 of 16.X.1945 enclosing memorandum of May 1944, with the conditions governing the consideration of ideas and inventions .

I must, however, inform that my report of the 22.1X.1945 to you, was made on the basis of said conditions, that the Air Forces Sub Commission in Rome had given me .

In any case for further explanation, I beg to State :

1) My celostata , wich I already started to build consist :

a) a cartographical apparat, i.e. an implement wich traces on the nautical chart by means of a writing pen (whatever may be the latitude and the scale of the chart used, or the projection with which the Earth surface was developped) the astronomical i.e. the exact position;

b) an optical apparat, i.e. an implement giving to the pilot the possibility of fixing on the ocular the reflected image of a given star .

2) The instrument has the character of a compass jointed with that of an automatical course-tracer . The route thus traced represents an uninterrupted succession of ship's astronomical positions .

3) The use of this instrument is needful in the air-navigation specially at heights above 8.000.- meters, on the oceans and polar passages.

4) The principles on which the instrument is based do not constitute material that might be patented, therefore I can disclose them only to whom will let me participate to its realization . I shall be pleased to reveal them to the Director of Research of the Ministry, if invited to come to London to complete my " celostata " at a workshop specially indicated .

506

. / .

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

In conclusion, I propose :

1) That the H.M. Ambassy in Rome be authorised to issue a passport to London for discussing this matter .

2) That H.M. Ambassy, or another British Authority in Italy (f.i. the A.M.G. in Venice) anticipates my travelling and transport expenses of the materials ready for the construction of the in = strument .

3) If after examined, my proposal is accepted the governement of H.M. will be at liberty to peruse when and where convenient the complete instrument or parts thereof , while I have it to the go= vernement itself to fix the modality and measure of my reward.

All above is proof that I am animated by a scientific and so= cial spirit, and am not looking to any material speculation in the study and construction of the instrument.

I thruch that the Ministry, considering the scientific im= portance of my invention , will accept my offer, and awaiting a reply beg to remain .

Yours faithfully

E. Pekeli

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

Dr. PETRILLO Pasquale
Via Dardanelli 54 B
LIDO di Venezia

To: The Segretary Ministry of Aircraft Production
(S.R. 2) Thames House, Millbank S.W. 1

London

Ringrazio per la cortese lettera n. 3364 del 16.X.1945 ed annesso Memorandum del maggio 1944, contenente le istruzioni che regolano le offerte di invenzioni al Governo di S.M. Britannica .

Devo tuttavia informare che la mia relazione del 22.IX.1945 é stata fatta in base a delle istruzioni, segnalatemi dall'AirForces Sub Commission di Roma . Comunque , a maggior chiarimento , preciso ;

1) il mio celostata , di costruzione già avviata, consta di :
   a) una apparecchiatura cartografica , cioé un congegno che traccia , a mezzo di una punta scrivente , sulla carta di navigazione (qualunque sia la latitudine e la scala di carta impiegata, nonché la proiezione con la quale é sviluppata la superficie terrestre) il punto nave astronomico, cioé esatto .
   b) una apparecchiatura ottica, cioé un congegno che consente al pilota di inquadrare , su un crocicchio dell'oculare , l'imagine riflessa di una stella .

2) lo strumento accoppia i caratteri di una bussola e di un tracciatore di rotta automatico . La traccia della rotta rappresenta una serie continua di punti nave esatti , astronomici .

3) l'impiego dello strumento é indispensabile nella navigazione aera ad alta quota , cioé sopra gli 8.000. metri , nella traversate oceaniche e polari .

505

4) I principii su cui é fondata la costruzione dello strumento non costituiscono materia di brevetti, per cui mi é possibile rivelarli solo a chi mi fa partecipe della realizzazione . Pertanto , sarò lieto di rivelarli al Direttore delle Ricerche scientiche di codesto Ministero, se ed in quanto chiamato costà a completare presso una Officina specializzata il mio celostata .

. / .

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

In conclusione propongo :

1) che l'Ambasciata Britannica a Roma venga autorizzata a rilasciarmi u passaporto per discutere a Londra ogni particolare dello strumento;

2) che la stessa Ambasciata od altra rappresentanza inglese in Italia (esempio l'A.M.G. di Venezia) mi anticipi la spesa per il viaggio pe nale e trasporto dei materiali preparati per la costruzione dello st mento ;

3) ad accettazione dell'offerta e consegna dello strumento completo o p te di esso con gli annessi disegni , il Governo di S.M. Britannica é in diritto di sfruttare come e quanto crede detto strumento, rimettend fin d'ora alla discrezione dello stesso Governo per una ricompensa , n la misura che crederà di fissare .

Quanto sopra ricorrendo fini scientifici ed affatto affaristici nello studio e nella realizzazione dello strumento .

Véglio sperare che codesto Ministero in considerazione del fine s tifico che si ricorre , vorrà accogliere senz'altro questa mia offerta .

V e n e z i a 1 novembre 1945

L. Pelletti

504

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

I 1041

FROM : Air Headquarters, R.A.F., ITALY.

TO : Air Forces Sub Commission, H.Q., Allied Commission, ROME.

DATE : 13th February, 1946.

REF : AHQI/2010/INT.

PAPER PARACHUTE INVENTED BY Lt. REGOLI AIMONE

Reference your AFSC/INT/10 C/I 731/698/920 dated 7th February 1946.

2. Full details regarding this invention have again been forwarded to Air Ministry, together with all correspondence on this matter.

3. The delay in reaching a decision is regretted, but the matter is now in the hands of the Air Ministry, who no doubt have large numbers of inventions to consider.

4. As soon as Lt. Regoli Aimone's invention has been considered, we will advise you of Air Ministry's decision.

J.M. CRYSTALL
Wing Commander
Senior Intelligence Officer
AIR HEADQUARTERS, R.A.F., ITALY

M360
14-2-46
INT.

503

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission, ROME.

To: Chief Intelligence Officer, Air Headquarters, Italy.

Date: 7th February, 1946.

Ref: AFSC/INT/10 C/ I 731/698/920

Paper Parachute invented by Lt. REGOLI Aimone.

(Home address: Via Malta, 4, LIVORNO).

1. Further to our letter of even reference dated 27th December, 1945.

2. Lt. Regoli has again travelled to Rome to enquire into the progress made in the study of his invention.

3. Could Air Ministry be requested to give a ruling in this matter which has been under study since January, 1945.

D.H.G. SMITH F/LT
for Air Vice Marshal,
Director,
Air Forces Sub Commission.

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

I 1058

HEADQUARTERS
ALLIED SCREENING COMMISSION(ITALY)
C.M.F.

ASC-6-O/PAH/GP.

To: Air Force Sub-Commission,
A.C.

Herewith correspondence delivered to this office in error.

P.A.HEWITT, Major,
Foresters,
Allied Screening Commission(Italy)
C.M.F.

Feb. 21st, 46

23/2 M 530
wp.
INT

501

I 968

FILE 10c

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- Signor Turri, Olgiate Comasco per Figliaro,
Via 24 Maggio 1 bis, Como, Italia.

DATE :- 5th January 1946.

REF :- AFSC/S/637/RMC.

PARACADUTE "TURRI 43"

Abbiamo ricevuto in data 22 Dicembre 1945 le seguenti informazioni dal Director of Scientific Research, Ministry of Aircraft Production, SR2, Millbank, London S.W.1 :-

" Abbiamo ricevuta la vostra lettera in data 21 Novembre ed abbiamo preso nota dell'informazioni inviateci circa il paracadute "Turri 43".

Sarebbe bene inviarci un paracadute di tale tipo, completo, in modo da poter fare un esame preliminare col risultato di futuri accordi, se ritenuti necessarii."

2. Se voi siete d'accordo con quanto sopra, e vorrete provvedere a farci pervenire un vostro paracadute nel nostro ufficio di Milano, ci occuperemo noi stessi per farlo pervenire al Ministero che lo richiede in Inghilterra.

3. Vi trasmetteremo subito i risultati ottenuti presso il Ministero, e saranno fatti i necessari accordi.

199

U

AIR FORCES SUB COMMISSION
MILAN

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

PARACADUTE "TURRI 43"

Abbiamo ricevuto in data 22 Dicembre 1945 le seguenti informazioni dal Director of Scientific Research, Ministry of Aircraft Production, [illegible], London W.C.1 :-

" Abbiamo ricevuta la vostra lettera in data 21 Novembre ed abbiamo preso nota dell'informazioni inviateci circa il paracadute "Turri 43".

Sarebbe bene inviarci un paracadute di tale tipo ,completo, in modo da poter fare un esame preliminare col risultato di futuri accordi, se ritenuti necessarii."

2. Se voi siete d'accordo con quanto sopra, e vorrete provvedere a farci pervenire un vostro paracadute nel nostro ufficio di Milano, ci occuperemo noi stessi per farlo pervenire al Ministero che lo richiede.in Inghilterra.

3. Vi trasmetteremo subito i risultati ottenuti presso il Ministero, e saranno fatti i necessari accordi.

[illegible] 1945

[illegible] 800

ALLIED FORCES SUB-COMMISSION MILAN

f.to

Sd/ L.E. JARMAN G/C
Commanding
A.F.S.C. MILAN

Copia a :- C.I.O. A.F.S.C. H.Q. A.C., Rome
(per informazione).

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

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- C.I.O. Air Forces Sub- Commission,
H.Q. Allied Commission, Rome.

DATE :- 3rd January 1946.

REF :- AFSC/M/4/INT.

TURRI "43" PARACHUTE

Reference your letter dated 2 December 1945 on the above subject, the report on the Turri Parachute is returned herewith, with many thanks for sight of same.

AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN ALLIED SUB-COMMISSION

L.E. JARMAN G/C
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Report on Parachute..

AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN Intel.

499

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

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

I949

From:- Headquarters, R.A.F. MTOU.

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

Date:- 29th December,1945.

Ref:- AP.96/A'AIR.

OCCHIART CINE CAMERA.

Further to our AP/96/A'AIR., dated 2 th November,1945 on the above subject.

2. Air Ministry now state that attention is being given to reports on this camera, and the results will be forwarded to you as soon as they are completed.

869020.
Sig. Cocanari

for Group Captain.
A.C.I.O.A.(Air)

AIR FORCES SUB-COMMISSION
44/46
44TH 14. 498
IntEl.

SILVIO COCANARI
FOTO-CHIMICO
Roma - Via Giovanni Severano 25
Tel. 869020

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

Air Forces Sub Commission,

Headquarters Allied Commission,

ITALY,

C.M.F.

5th January, 1946.

Ref: AFSC/INT/100/I949

Dear Sir,

Further to your visit to this Sub Commission during the first week of November we made further enquiries from Air Ministry, London, and they have informed us that the reports on your camera are still being studied and the results will be forwarded to us as soon as they are completed.

Please rest assured that we will pass to you any information received.

Yours

Signor Silvio COCCANARI,
Via Giovanni Severano 25,
ROME.

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

To: Air Headquarters, R.A.F., ITALY.

Date: 3rd January, 1945.

Ref: AFSC/INT/10 C/I 942

INVENTIONS.

1. With reference to your letter AHQI/2010/INT dated 28th December 1945 correspondence concerning these inventions has not passed through our hands.

2. It is suggested that the matter was dealt with by No. 1 Field Intelligence Unit, W/Cdr. Shillitoe.

D.H.G. SMITH F/LT
for Air Vice Marshal
Air Officer Commanding

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

I 942

FROM : Air Headquarters, R.A.F., ITALY.

TO : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.

DATE : 28th December, 1945.

REF : AHQI/2010/INT

INVENTIONS

The following has been received from A.I.2(g), Air Ministry in their letter dated 18th December, 1945, reference A.I.2(g)/B.247:-

"Regarding the inventions of Adriano Calzoni and Gabriel Lassner, these have now been examined, but have been found to exhibit no novel features of interest, and no further action can be contemplated with regard to them. The thanks of this department are, nevertheless, due to these inventors for their efforts to be of assistance and it would be appreciated if these may be conveyed.

With reference to the various researches carried out by Ing. Baj no details of design are given and the descriptions are mainly "sales talk". It seems to us that the Italian engineers will be better advised to get into direct touch with industrial firms in the respective lines on which they have worked, as the Ministry can take no action without the fullest technical details."

A.K. ALLEN
Wing Commander
Senior Intelligence Officer
AIR HEADQUARTERS, R.A.F., ITALY

495

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

5 943.

From: Air Headquarters, R.A.F., ITALY, C.M.F.

To : Ministry of Aircraft Production, S.R.2.

Date: 20th December, 1945.

Ref : AHQI/2010/INT

INVENTIONS OF COUNT ETTORE MANZOLINI

With reference to a crate of stores sent to you containing samples of inventions of the above-named Italian and referred to by you in your letter dated 6th July, the Air Forces Sub Commission in Rome now state that Count Manzolini is requesting reimbursement for the materials. It is suggested therefore, that the crate of specimens be returned to the Air Forces Sub Commission, A.C., Rome, so that they can be returned to the inventor. Otherwise it would seem that a fairly large claim is likely to be made by him.

A.K. ALLEN
Wing Commander
Senior Intelligence Officer
AIR HEADQUARTERS, R.A.F., ITALY.

Copy to: A.F.S.C., Rome
A.L.S.

494

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

Abbreviation quite out of date.
Filed for reference.

28/12/45.

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

I 869

COPIA DELLA LETTERA CONSEGNATA AGLI ATLANTI DAL DOTT. JOHN FRANCIS UNDERHILL

MICHELE A N T O N I . (1914)

Uno studioso italiano è un precursore del volo in Italia. Ufficiale d'aeronautica, è insegnante della regolia di perfezionamento nazionale.

Ancora giovanissimo si dedicò con grande amore ai problemi del volo meccanico, con la persuasione che la soluzione di questo, dipendesse dallo studio del volo naturale. - Egli intuì che il principio sul quale si basava il volo di tutti i volatili e di tutti i pesci, doveva essere identico.

Dallo studio di tutti gli organi di moto trasse le leggi, lungamente, non invano, cercate da altri, e ne dimostrò l'esattezza in molteplici applicazioni aeree ed acquee, conquistando nell'arte un record mondiale di volo sull'acqua, fin dal Gennaio 1911.

Notò che oltre alla permeabilità, dall'alto al basso delle zone, di cui è provvisto all'equilibrio automatico e l'altra, al cambio di velocità. Dallo studio di queste due zone, la cresta mobile e profilo variabile ad equilibrio automatico .- La variabilità del profilo alare (cioè, da 4° negativi a 25° positivi) permette il cambio di velocità in volo, mantenendo l'assetto longitudinale dell'aereo, perfettamente normale, allo stesso modo che nelle minime velocità. Permette altresì il decollaggio in piccolo spazio ed atterraggio in modo normale, senza volo radente, e in conseguenza della possibilità di aumentare la portanza delle ali, è enormemente facilitato il decollaggio a forte carico, con raggiungimento di velocità di crociera, a meno che l'apparecchio si alleggerisca per consumo di combustibile.-

L'atterraggio a minima velocità, senza alcun virtuosismo del pilota, ed in perfetta linea di volo, è dovuto alla parte dell'intradosso che regola l'equilibratore automatico.

Nelle innumerevoli esperienze eseguite in molti anni, l'affermazione commerciale è sempre contrastata da fortissimi interessi costituiti di costruttori di aeroplani a dispetto di ala a profilo costante e rigido, ma il progresso meccanico dell'invenzione ha raggiunto una tale perfezione da dare sicuro affidamento di pieno successo commerciale.

Delle ripetute avversità contro l'affermazione dell'Antoni, espongo brevemente quanto appresso.

Dopo superate tutte le ostilità incontrate nel ventennio (primo brevetto 1906), all'inizio del 2° e cioè, nel 1925, il Min: Antoni espose al governo italiano le caratteristiche della sua scoperta e relative applicazioni meccaniche già brevettate nei principali Stati.

Il capo del governo ordinò che fossero esperimentati 20 aerei, come primo esperimento all'Antoni perchè ne venissero trasformate le ali con profilo variabile ed equilibrio automatico. Furono assolutamente rifiutati dalla autorità competenti di allora e quindi l'Antoni, dopo tre anni di insistenza ad inutili pretestando in inchieste ivi, dopo diverse difficoltà incontrate sempre per intervenienze di interessati, riuscì a costruire le ali per un aeroplano da turismo esistente e i risultati ottenuti furono migliori di quelli ottenuti nel ventennio precedente, tanto che le autorità militari provvidero di loro iniziativa a che il Ministro dell'aria Trivellino presenziasse alle esperienze.

L'Antoni fu informato il giorno prima della decisione del Ministro, ma lo stesso, fu anche informato da un tecnico irlandese, che il suo apparecchio sarebbe stato distrutto in mattina seguente ciò che precisamente accadde, in quanto che il Ministro ne vedesse i risultati (?). Lo scopo venne chiaramente messo in luce pochi giorni dopo un gruppo interessato fece delle proposte semplicemente inaccettabili all'On: Antoni, per cui esso in seguito a ciò se ne tornò a

guerra

493

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

in Italia.- In mezzo ad ostacoli di ogni genere, incontrò la resistenza e spesso dello stato, nelle persone responsabili di esso, furono eseguite anche prove private poichè non si volle fare alcun esperimento ufficiale. Ciò nonostante, mercè l'intervento di una autorità favorevole, fu ordinato l'inizio dell'esperimento per essere presentato in volo al Duce del governo nell'occasione della venuta del Fuehrer a Roma.- Ostacolato fino all'ultimo momento, l'apparecchio riuscì a volare; ma il giorno dell'esibizione fu fatto ordine che nessun aereo civile prendesse il volo, e così fu. La macchina tornò a Milano e l'Antoni non ha mai più avuto quale fine abbia fatto.

Nelle diverse prove eseguite privatamente col detto apparecchio, si verificò un incidente in volo del quale unico conto del rapporto ufficiale del Capitano Lostumi. In detto documento si riscontrano dati e fatti incompleti; manca la parte più importante.

Nel novembre del 1941 ebbi occasione di conoscere il Dr. Antoni e di vedere da lui una esauriente spiegazione dei suoi brevetti. Ne ebbi l'impressione che si trattava di uno importante perfezionamento nella tecnica del volo atto a ridurre al minimo quegli incidenti di volo che cagionano ogni anno molte vittime.

Con lettera 20.11.41 [illegible] 12.2.42 essendomi convinto che in Italia le invenzioni Antoni erano ostacolate da una ingiusta ostilità dovuta ad interessi privati, scrissi alla Siemens Schuckert e Bernhard osservando che per trattandosi di un campo estraneo a quello della normale attività mia e della Siemens, ritenevo doveroso interessarmi notizie del sistema Antoni se applicato può salvare molte preziose vite umane.

Con lettera 9 marzo 1942 la Siemens Halske, rispetto [illegible] rispondeva di aver esaminato le invenzioni Antoni al Ministero dell'Aeronautica tedesco, Reich, invitandomi a mettermi in rapporto col Dr. Antoni [illegible] Roma.

Incontrai il Dott. Ing. Schwenke l'importante [illegible] a Berlino e di vedere in [illegible] [illegible] [illegible]

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

[illegible] [illegible] [illegible] [

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

Centocelle sul, li 15 Marzo 1938 XVI

Il giorno 14 Marzo 1938 XVI°, alle ore 10.30 circa, partivo dal campo di Centocelle [illegible] per effettuare il collaudo della piccola [illegible] N. [illegible] realizzata dall'Ing. Ugo Antoni, per eseguire alcuni esperimenti sulle prerogative e sulla manovrabilità di tale importante innovazione.

Era la prima volta che eseguivo su tale macchina tradizionale [illegible] formata dal sistema Antoni ed ero particolarmente a conoscenza della teoria e della costruzione di questo sistema relativo.

Il decollo avvenne con il velivolo ad ala normale. Tre quarti di [illegible] ed ad un'altezza di circa 100 metri [illegible] usata di 1200 e velocità indicate minori [illegible] 7 o di 55 Km. con il passaggio di profilo da 65 a 70.

La manovra facile del passaggio da un profilo ad un altro con la conseguente riduzione di velocità senza che l'apparecchio vari sensibilmente il suo assetto longitudinale, fu l'iniziale percezione del pilota che la realizzazione ottenuta è di chiara evidenza.

Alleggerendo la velocità di rullaggio alla minima, si nota che anche l'apparecchio tende ad inclinarsi entrambe gli equilibratori flessibili quali con automaticità riportano l'apparecchio nell'assetto normale.

Il volo si protrasse per circa 30 minuti. Trattandosi della prima prova, non seguii profili di particolare carattere e mi appressai all'atterraggio ridendo progressivamente i giri del motore all'aumento della velocità.

Mentre eseguivo tale manovra un fatto nuovo tendeva a verificarsi. Il timone di direzione si inclinava a destra contrariamente alla manovra del pilota. La direzione da me voluta per l'atterraggio non fu possibile perseguire perchè il velivolo entrava completamente a destra accelerando e con velocità maggiorata, a motivo della cessata azione del timone (?) si avvicinava al terreno, la posizione del timone mi obbligava lentamente a deviare a sinistra.

L'atterraggio avveniva dolcemente in brevissimi spazio, mentre l'apparecchio nella rullata si portava gradualmente sulla sinistra sotto l'effetto della posizione obbligata del timone di direzione.

Rientrato in linea col solo governo dei freni constatavo che la pedaliera, che come è noto è costruita con sistema a traliccio, aveva ceduto incastrandosi nel compensato della fusoliera.

Pto: Cap; A.A.r.n. pilota
Sergio Bostegni

Oggetto- Esperienze in volo del Be 32 a carrello retrattile.

Al Comando 1° Centro Sperimentale

G U I D O N I A

490

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

FILE COPY

FROM : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.

TO : C.I.C. Air H.Q., Italy.

DATE : 27th December, 1945.

REF. : AFSC/INT/100 I 731/698/920.

New Address notified 12/1/45

PAPER PARACHUTE INVENTED BY LT. REGOLI ALMONE.
HOME ADDRESS c/o LANAZZI, VIA CASTIGLIONE 23. BOLOGNA.
c/o Via MALTA, 4. Livorno

1. This office was visited by the above inventor on 20th Dec., 1945. The purpose of his visit was to endevour to find out his position as regards his invention which was submitted on 10th January 1945. through the Italian Air Ministry to this Sub Commission.

2 Copies Attached.

D. H.Q. Smith F/Lt
AVM.

Enclosures A Letter. AFSC & C.I.C. HQ MAAF dated 18/JAN/45
B. " " " 4/April/45
C " C.I.C. HQMAAF & Air Ministry A.I.2.G dated 6/August/45.
D Registered Letter Lt. REGOLI & AFSC dated 29/August/45.
E Letter AFSC & 2nd Sect. HQ RAF MEDME dated 4/Sept/45
F Letter 2nd Sect. HQRAF MEDME. & Air Ministry A.I.2(G) dated 13/Sept/45
G " AFSC & LT REGOLI dated. 18 Sept 1945.

489

D. H.Q. SMITH, F/LT.,
AIR VICE MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

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

I 906.

Roma, 28 NOV. 1945 19

Stato Maggiore Regia Aeronautica

UFFICIO "I"

Al 1' A. F. S. C.
Intelligent Section
R O M A

Prot. N.° C/30215 Allegati 1 copia

Risposta al Foglio del
Div. Sez. N.°

OGGETTO: Paracadute "TURRI".

Il giorno 15 novembre u.s. si è svolta sull'Aeroporto di Taliedo una prova di lancio fatta con un nuovo tipo di paracadute progettato dal Sig. TURRI ed effettuata dall'inventore stesso.

Alla prova erano presenti, oltre ad Ufficiali dell'Aeronautica, il Colonnello Jarman ed altri Ufficiali della Sottocommissione.

Lo scrivente, per opportuna conoscenza, ritiene di inviare copia di quanto è stato già trattato in merito al paracadute stesso prima dell'8 settembre 1943.

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota - F.° SANTINI)

Franchini

Uff. 6 MILAN 4/12

Ank.

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

From:- A.F.A.L.S., H.Q., R.A.F. MED ME.

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

Date:- 28th November, 1945.

Ref :- B.F./96/AFALS.

COCCANARI CINE CAMERA.

Your AFSC/INT/100 was passed on to us by Allied Liaison Section, A.H.Q. Italy.

2. Air Ministry have been requested to state the present position, and as soon as this information is received it will be forwarded to you.

U.S.A.F. ACE SUB-COMMISSION ALLIED HQ
1.814
3/12
ORDERLY ROOM
INTELL

for A.L. Paylor, S/Ldr.
Group Captain,
A.C.L.O.A.(AIR).

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

I 904.

From :- Allied Liaison Section, Air Headquarters, ITALY.

To :- Headquarters, [illegible], CAIRO.

Date :- 16th November, 1945.

Ref :- [illegible]/1000/3/ALS.

CODENAME CUE GAMER.

Please see the attached correspondence from Air Forces Sub Commission.

2. As there is no trace of any previous correspondence on this matter at this Headquarters, it would be appreciated if action could be taken from Headquarters, [illegible].

Minister.

(H. M. PLEIER.)
Wing Commander,
for Air Commodore,
Senior Air Staff Officer,
Air Headquarters, A.A.F. ITALY.

Copy to A.F.S.C. (Your AF/V/DT/101 refers)

14 5/6

ALLIED AIR FORCES SUB COMMISSION
I 729
27 NOV
ORDERLY ROOM
MT
CAIRO EGYPT
85

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

FROM : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.

TO : Intelligence Section, AHQ. Italy, Caserta, CMF.

DATE : 12th December, 1945.

REF. : AFSC/INT/100. I.868.800.751.463.

INVENTIONS OF COUNT ETTORE MANZOLINI.

For a considerable time correspondence has been exchanged by this Sub Commission with the above inventor and in turn with the Intelligence Section of HQ. MAAF, HQ. MED/ME regarding inventions which he submitted in the early part of 1945.

Enclosure A is a letter confirming the fact that SR2 of Ministry of Air Production had the articles in question in their possession in July 1945.

Enclosure B is a letter stating that the inventions had been examined and no further action was required.

Enclosure C is the copy of a letter written by this Sub Commission to MANZOLINI on the strength of the information contained in enclosure B.

Enclosure D is a letter from MANZOLINI requesting reimbursement for the materials and expenses incured in the preparation of specimens which have not been returned.

Enclosure E is an estimate of the Ammount they wish to be reimbursed (Lire 144.782.).

It is requested that every effort be made to persuade SR2 Ministry of Air Prod uction to return the specimens as soon as possible or to authorise this payment through the appropriate channels.

D.H.C. SMITH F/LT
Air Vice Marshal
Air Officer Commanding.

484

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

ENCLOSURE. A.

FROM : Intelligence Section, Headquarters.
Mediterranean Allied Air Forces.

TO : Air Forces Sub Commission, Allied Commission.

Date : 16th July, 1945.

REF : MAAF/S.6716/INT.

CONFIDENTIAL.

INVENTION OF COUNT ETTORE MAIZOLINI.

Reference is made to your AFSC/INT/100/31 dated 19th May, 1945.

2. Under date of 6th July, 1945, we have received the following letter from SR2 Ministry of Aircraft Production.

" It is confirmed that the submissions to which you refer have been received but they are still under consideration by authorities outside this Department, and we are unable at present to state the precise position. It can be definitely stated, however, so far as the C.C.2 anti-handling bomb is concerned, (and which has been fully considered by the responsible authorities in this Department), that there is no Air Staff requirement for it, and further action regarding it is not desired. A further letter dealing with the remaining items will be addressed as soon as possible."

3. We will keep you advised of further developments.

R.M. B ARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Head quarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

4832

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

ENCLOSURE. A.

FROM : Intelligence Section, Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

TO : Air Forces Sub Commission, Allied Commission.

Date : 16th July, 1945.

REF : MAAF/S.6716/INT.

CONFIDENTIAL.

INVENTION OF COUNT ETTORE MANZOLINI.

Reference is made to your AFSC/INT/100/31 dated 19th May, 1945.

2. Under date of 6th July, 1945, we have received the following letter from SR2 Ministry of Aircraft Production.

" It is confirmed that the submissions to which you refer have been received but they are still under consideration by authorities outside this Department, and we are unable at present to state the precise position. It can be definitely stated, however, so far as the C.C.2 anti-handling bomb is concerned, (and which has been fully considered by the responsible authorities in this Department), that there is no Air Staff requirement for it, and further action regarding it is not desired. A further letter dealing with the remaining items will be addressed as soon as possible."

3. We will keep you advised of further developments.

R.M. B ARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Head quarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

4833

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

ENCLOSURE. B.

FROM :- Intelligence Section, Headquarters, R.A.F.,
M.E.D./M.E., Caserta, C.M.F.

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

Date :- 17th. September 1945.

REF :- MEDME/S. 6711/INT.

Inventions of Count Ettore Manzolini.

Reference your letter AFSC/INT/100/31 dated 19th May, 1945.

2. We have received a letter from S.R.2 Ministry of Aircraft Production dated 8th. September which states that M.A.P. have examined the crate of stores sent to U.K., but no further action is desired regarding them.

(A.K. ALLEN).
Wing Commander,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
H.Q., R.A.F., M.E.D./M.E.

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

ENCLOSURE C.

FROM : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.

TO : Ufficio Technico E Manzolini.
Via Del MARE 63, Rome.

DATE: 20th September, 1945.

REF. : AFSC/INT/100/ 19059/31/751.

With reference to your letter dated 27th April, 1945. confirmation has now been received from London that the items listed in that letter have been studied by the competent authorities.

2. They have instructed us to inform you that at present they wish to take no further action. Nothing was said regarding the return of your models, therefore we presume that the Ministry of Aircraft Production is retaining them for reference purposes in case of any future action.

Would you let us know whether you are in agreement with this arrangement or whether you particularly desire their return.

T.G.N. PEARCE, W/CDR.
AIR VICE MARSHAL.
AIR OFFICER COMMANDING.

481

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

ENCLOSURE D.

FROM : UFFICIO TECNICO MANZOLINI
VIA DEL MARE 63 ROME.

TO : AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C., ROME.

DATE: 30 SEPT., 1945.

REF. : AFSC/INT/10C 19859/31/751.

With reference to Your letter dated Sept.20, 1945. in accordance to the fact that the following specimens :

4 Fuses model 2AR
1 Fuse model 2ARSL
1 Incendiary shell a.a. 90mm
3 CC. 2 bombs
1 Bomb carrier for the above mentioned bombs
1 Matrafast fuse for the CC. 2 bombs
24 Electropyric capsule

have been requested by the Ministry of Air Production for examination and therefore sent to the U.K.; and in accordance to the items listed in the above mentioned letter, we beg You to inform us to which AC branch or military administration should we apply for the reimbursement of the expenses sustained by us for the preparation of the specimens put at Your disposal as mentioned above.

UFFICIO TECNICO E. MANZOLINI.

480[illegible]

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

ENCLOSURE E.

TO : AIR FORCES SUB COMMISSION
A.C.H.Q., ROME.

DATE: NOV. 24. 1945.

REF.: AFSC/INT/10 C/I 800.

Reference to Your letter dated Oct. 9. 1945.

The expenses sustained by us in the preparation of the specimens of bombs, fuses, and incendiary shell,complete with bomb carrier, amount to : ..... lit. 114.782.00 Italian Lire (One Hundred fourteenthousand sevenhundredeightytwo) .....

We beg You to forward this estimate to the appropriate authorities for the reimbursement.

UFFICIO TECNICO E. MANZOLINI

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

I 868

To : Air Forces Sub Commission
A.C.H.Q. = Roma

Date : Nov 14,1945
Ref : AFSC/INT/10 C/I 800

Reference to Your letter dated Oct 9, 1945 .

The expenses sustained by us in the preparation of the specimens of bombs ,fuses ,and incendiary shell ,complete with bomb carrier , amount to : .....
Lit. 114,782.00 Italian Lire (One hundred fourteenthousand sevenhundredeightytwo) .....

We beg You to forward this estimate to the appropriate authorities for the reimbursement .

UFFICIO TECNICO E.MANZOLINI

AIR FORCES SUB-COMMISSION
1583
C.O./I.S.M.
RECEIVED ROME
INT

478

UFFICIO TECNICO E. MANZOLINI
ROMA - VIA DEL MARE, 63

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

FILE 10 c

I 828

HEADQUARTERS, ALLIED COMMISSION
Navy Sub-Commission APO 394

FIRST ENDORSEMENT on:
Air Forces S/C ltr.
AFSC/INT/10 C/1739 of
21 September 1945.

NSC/3831
23 October 1945.

From: Navy Sub-Commission, Hq. Allied Commission.
To : Air Forces Sub-Commission, Hq. Allied Commission.

Subject: Torpedo Control by Ing. ALIQUO Francesco.

1. Returned.

2. The subject torpedo control device has been examined by Naval Authorities. No views can be expressed with regard to the possibility of future exploitation.

H. St. J. Butler

H. ST. J. BUTLER,
CAPTAIN, U. S. NAVY,
FOR REAR ADMIRAL
CHIEF, NAVY SUB-COMMISSION, AC.

24/6 H.968

Istill

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission

To: Naval Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

Date: 21st September 1945.

Ref: AFSC/INT/10 C/I739

Torpedo Control by Ing. ALIQUO Francesco.

The attached report is forwarded to you for information and such action as you may consider necessary.

It is requested that the original be returned to this Sub Commission with your views as to the possibility of further exploitation.

T.G.N. PEARCE W/CDR
for AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

Subject: "Torpedo Control" Device - Eng. Francesco ALIQUO'.

ALIQUO' Francesco of Reggio Calabria, - Electro-mechanic, belonging to the Italian Society of Inventors, formerly Engineer with the State Railways and from 1916 studying problems connected with torpedoes, and well known in that branch, - has planned to fit to an aerial torpedo an automatic device sensitive to the dynamic effects of the wake and effecting the approach to its target of a torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn :

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARESCA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INSIDIOSO). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VASETTI (of the U.S.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 8th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALIQUO' (in May 1945) was : Pietrasanta (LUCCA) - No.68, Via XX Settembre.

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is [illegible] that a prototype (torpedo control) in is existence at [illegible] Torpedo-

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

of torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn :

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARESCA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INSIDIOSO). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VASETTI (of the U.S.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 8th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALIQUO' (in May 1945) was : Pietrasanta (LUCCA) - No.68, Via XX Settembre.

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is possible that a prototype (torpedo control) in is existence at S.Dona' di Piave, buried at a place known only to Sgt Torpedo-Armourer TADDEO Giuseppe of the Royal Italian Air Force.

It is not considered that Eng.ALIQUO' will still retain his designs. The designer who compiled them was S/Lt. (G.A.r.a.t.) SOCCODATO of the S.C.A. at Guidonia.

GGE/P.

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

Subject: "Torpedo Control" Device - Eng. Francesco ALI GIO'.

ALI GIO' Francesco of Reggio Calabria, - Electro-mechanic, belonging to the Italian Society of Inventors, formerly Engineer with the State Railways and from 1916 studying problems connected with torpedoes, and well known in that branch, - has planned to fit to an aerial torpedo an automatic device sensitive to the dynamic effects of the wake and effecting the approach to its target of a torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn :

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARESCA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INSIDIOSO). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VANETTI (of the U.S.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 8th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALI GIO' (in May 1945) was : Pietrasanta (LUCCA) - No.68, Via XX Settembre.

474

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is possible that a prototype (torpedo control) in is existence at

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

fit to an aerial torpedo an automatic device sensitive to the dynamic effects of the wake and effecting the approach to its target of a torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn :

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARABOA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INSIDIOSO). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VASETTI (of the U.S.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 8th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALI'JO' (in May 1945) was : Pietrasanta (LUCCA) - No.68, Via XX Settembre.

474

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is possible that a prototype (torpedo control) in is existence at S.Donu' di Piave, buried at a place known only to Sgt Torpedo-Armourer TADDEO Giuseppe of the Royal Italian Air Force.

It is not considered that Eng.ALI'JO' will still retain his designs. The designer who compiled them was S/Lt. (G.A.r.a.t.) BOCCONATO of the S.C.A. at Guidonia.

GGE/p.

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

Subject: "Torpedo Control" Device - Eng. Francesco ALIQUO'.

ALIQUO' Francesco of Reggio Calabria, - Electro-mechanic, belonging to the Italian Society of Inventors, formerly Engineer with the State Railways and from 1916 studying problems connected with torpedoes, and well known in that branch, - has planned to fit to an aerial torpedo an automatic device sensitive to the dynamic effects of the wake and effecting the approach to its target of a torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn :

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARSAGA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INDIANO). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VASETTI (of the U.S.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 6th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALIQUO' (in May 1943) was : Pietrasanta (LUCCA) - No.68, Via XX Settembre.

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is possible that a prototype (torpedo control) in is existence at [illegible] buried at a place [illegible] of the torpedo.

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

with the State Railways and from 1916 studying problems connected with torpedoes, and well known in that branch, - has planned to fit to an aerial torpedo an automatic device sensitive to the dynamic effects of the wake and effecting the approach to its target of a torpedo which has passed astern by putting the rudders hard over.

The track of a torpedo thus controlled is practically circular. This device was the subject of a contract between the inventor and the Royal Italian Air Force.

The device was brought into being thus :

- The mechanism by the S.C.A. at Guidonia.
- The preliminary sea trials were carried out at the following bases, chosen in turn ;

1. Naples Capodichino and at the launching site of the Italian Torpedo Works.
2. Pisa, S.Giusto and Marina di Pisa at a specially prepared launching site.
3. Gorizia and at the launching sites of Fiume and Pola.

The work was begun in January '43; the devices tested at the bench and examined by Lt.General PESCE Ugo; by Lt.Colonel CADRINGHER Remo gave results corresponding to expectations. Captain CHIARUCCI was appointed by the Central Armament Office to follow and check the tests and the preparation of the device, regarding which trials he was to refer directly to the Chief of Italian Air Staff, General ILARI Eraldo. On 6th September 1943 - in collaboration with the I.R.N. Headquarters at POLA (Cte. MARESCA) a torpedo fitted with the "A" device was launched against a moving target (I.R.N. Destroyer INCROCIATORE). The launching, made by a M.A.S., was held up at its first stage because the torpedo, in a depth of 14 metres with lively surf, lost its self-lightening head upon entering the sea and upon resurfacing could not complete its normal course.

The Approval Commission : Lt.Col.CADRINGHER, Lt.Col RINALDI, Lt.VASETTI (of the S.C.T. Torpedo-works at Fiume) decided to meet again in Rome on 8th September 1943 in order to decide whether and in what manner the trials were to continue.

The last known residential address of Eng ALIQUO' (in May 1945) was : Pistrasanta (LUCCA) - No.66, Via XX Settembre.

The documents concerning the invention were destroyed at Gorizia by Captain CHIARUCCI on 11th September 1943. It is possible that a prototype (torpedo control) in is existence at S.Dona' di Piave, buried at a place known only to Sgt Torpedo-Armourer TADDEO Giuseppe of the Royal Italian Air Force.

It is not considered that Eng.ALIQUO' will still retain his designs. The designer who compiled them was S/Lt. (G.A.r.a.t.) SOCCODATO of the S.C.A. at Guidonia.

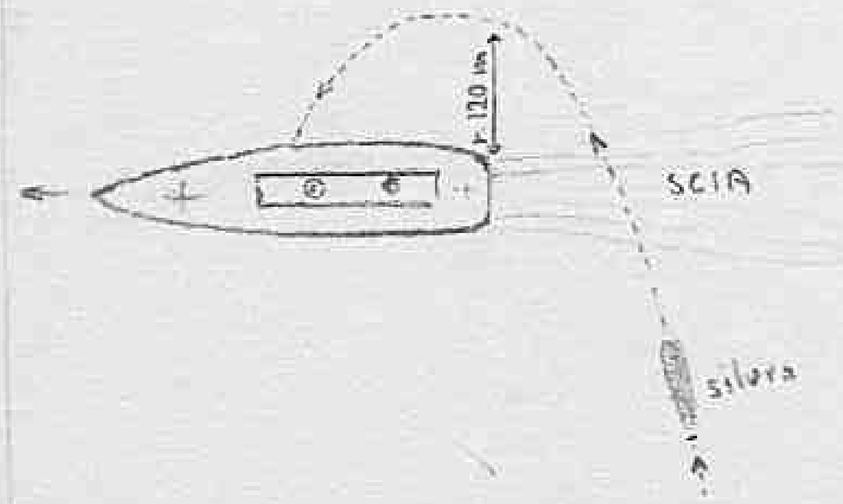
OCS/P.

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

OGGETTO: dispositivo "guida siluri" - ing. Francesco ALIQUO'

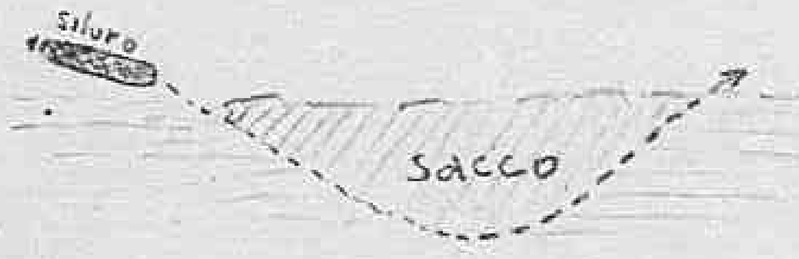
ALIQUO' Francesco, da Reggio Calabria, ingegnere elettrotecnico, appartenente alla Società Italiana Inventori, già Ingegnere delle FF.SS. e dal 1916 studioso di problemi di siluri e noto in quegli ambienti; ha progettato di adattare al siluro avio un dispositivo automatico sensibile agli effetti dinamici di scia ed atto a provocare con la messa alla banda dei timoni l'accostata del siluro passante di poppa al bersaglio.

La traiettoria del siluro a comando avvenuto è praticamente circolare:



Il dispositivo fu oggetto di un contratto tra l'inventore e la R.A. La realizzazione dei congegni è avvenuta:
- per le parti meccaniche presso lo S.C.A. di Guidonia;
- per le prove preliminari a mare sono state successivamente scelte le sedi di: 1) Napoli Capodichino e campo di lancio del Silurificio Italiano; 2) Pisa S.Giusto e Marina di Pisa in campo di lancio appositamente disposto; 3) Gorizia e campo di lancio di Fiume e Pola.

I lavori si sono iniziati nel gennaio '43; i congegni provati al banco ed esaminati dal Ten.Gen.PERON Ugo; dal Ten.Col. CANEVINCHER Remo, hanno dato i risultati corrispondenti alle previsioni. Il Capitano CHIARUCCI era stato destinato dall'Ufficio Centrale Armamento a seguire e controllare le prove e l'allestimento del congegno, delle quali prove doveva inoltre riferire direttamente al Capo di S.M. R.A. Gen. ILARI Ubaldo. Il giorno 6 settembre '43 in collaborazione col Comando Marina di Pola (Comandante MARESCA) è stato effettuato il lancio di un siluro provvisto del dispositivo "A" contro bersagli in moto (R.C.T.Insidioso). Il lancio effettuato da Mas si è arrestato alla prima fase perchè il siluro, in fondale 14 metri con sacco esuberante, prese fondo perdendo la testa autoalleggeribile: riaffiorando non potè compiere la corsa regolare.



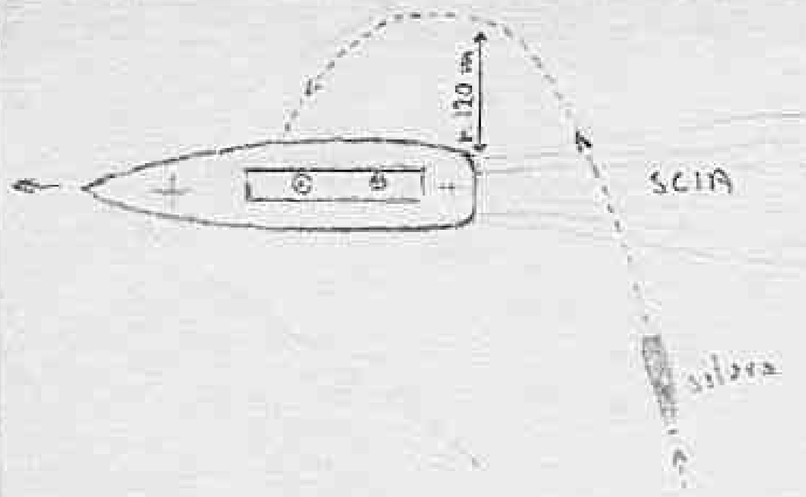
La commissione di collaudo: Ten.Col. CANEVINCHER, Ten.Col. RINALDI, Ten. VASSETTI (dell'U.S.T. Silurificio di Fiume) stabilì di ritrovarsi a Roma il giorno 8 settembre 1943 per stabilire se e come dovessero essere continuate le prove.

L'ultima residenza conosciuta dell'ing. ALIQUO' (maggio 1945) era: Pietrasanta (Lucca) - Via XX settembre, 68.

I documenti riflettenti l'invenzione furono distrutti a Gorizia dal Cap. CHIARUCCI in data 11 sett.'43. Potrebbe ancora esistere un prototipo (guida siluri) a S.Donà di Piave sepolto in località nota solo al Serg. Magg. siluratista della R.A. TADDEO Giuseppe.

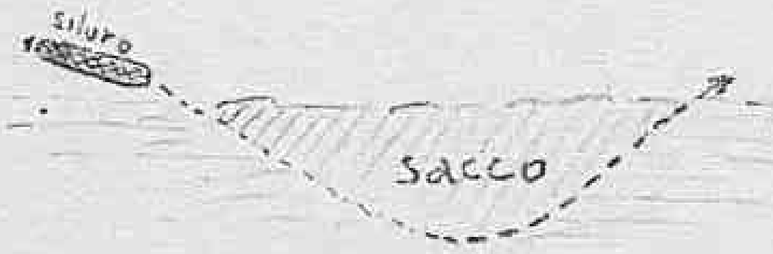
Non si ritiene che l'ing. ALIQUO' tenga ancora i disegni. Il disegnatore che compilò i disegni è il S.Tenente G.A.F.a.t. SOCCODATO dello S.C.A.

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



tratto tra l'inventore e la R.A. La realizzazione dei congegni è avvenuta:
- per le parti meccaniche presso lo S.C.A. di Guidonia;
- per le prove preliminari a mare sono state successivamente scelte le sedi di: 1) Napoli Capodichino e campo di lancio del Silurificio Italiano; 2) Pisa S.Giusto e Marina di Pisa in campo di lancio appositamente disposto; 3) Gorizia e campo di lancio di Fiume e Pola.

I lavori si sono iniziati nel gennaio '43; i congegni provati al banco ed esaminati dal Ten.Gen.PESCE Ugo; dal Ten.Col. CARRINGHER Remo, hanno dato i risultati corrispondenti alle previsioni. Il Capitano CHIARUCCI era stato destinato dall'Ufficio Centrale Armamento a seguire e controllare le prove e l'allestimento del congegno, delle quali prove doveva inoltre riferire direttamente al Capo di S.M. R.A. Gen. ILARI Eraldo. Il giorno 6 settembre '43 in collaborazione col Comando Marina di Pola (Comandante MARESCA) è stato effettuato il lancio di un siluro provvisto del dispositivo "A" contro bersagli in moto (R.C.T.Insidioso). Il lancio effettuato da Mas si è arrestato alla prima fase perchè il siluro, in fondale 14 metri con secco esuberante, prese fondo perdendo la testa autonalleggeribile: riaffiorando non potè compiere la corsa regolare.



La commissione di collaudo: Ten.Col. CARRINGHER, Ten.Col. RINALDI, Ten. VASETTI (dell'U.S.T. Silurificio di Fiume) stabilì di ritrovarsi a Roma il giorno 8 settembre 1943 per stabilire se e come dovessero essere continuate le prove.

L'ultima residenza conosciuta dell'ing. ALIQUO' (maggio 1945) era: Pietrasanta (Lucca) - Via XX settembre, 68.

I documenti riflettenti l'invenzione furono distrutti a Gorizia dal Cap. CHIARUCCI in data 11 sett.'43. Potrebbe ancora esistere un prototipo (guida siluri) a S.Donà di Piave sepolto in località nota solo al Serg. [illegible] silurista della R.A. TADDEO Giuseppe.

Non si ritiene che l'ing. ALIQUO' tenga ancora i disegni. Il disegnatore che compilò i disegni è il S.Tenente G.A.r.a.t. SCICCHITANO dello S.C.A. di Guidonia.

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

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

FILE 10c/2.

I 832

Dr. Pasquale Petrillo
Lido of Venice - Via Dardanelli 54 B

Venice, 25.X.1945

To : Air Forces Sub Commission

Allied Commission ROME

Your ref. AFSC / INT / 10 C / 1727 .

Following my respects of the 23rd Sept. 1945 . I must inform you that I have not as yet received any reply from the Ministry of Aircraft Pro= duction ,and fearing that my letter 22.9.45 might have gone astray, I beg you to kindly send to the Ministry the copy that was attached to my letter 23.9.45 to you.

I am very sorry to give you this trouble,but I fear that our post service with the foreign Countries is not yet to be relied upon .

Thanking you in antecipation , I remain with regards .

D. P. Petrillo

Obviously he has not received any reply yet we will wait until a ~~[illegible]~~ reasonable period has elapsed 28/10/45 DHA

H.1012
26/10 SH.

2 Encl

472

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

To: Air Headquarters Italy, R.A.F.

Date: 8th November 1945.

To: AFSC/INT/10 C

COCCANARI CINE CAMERA.

1. Reference is made to MAAF/2813/P4 dated 19th July 1945, copy attached.

2. Signor Silvio COCCANARI of Via Giovanni Severanno 25, Rome, has made repeated visits to this Sub Commission regarding his Cine Camera in which he wished to interest the Allies.

3. He now desires to have some definite assurance that we are interested in his project or alternatively that the camera should be returned to him.

4. It is believed that Signor Coccanari is in financial difficulties and therefore it is recommended that further enquiries be made from DD Photos, Air Ministry, as to any decision they have made in the matter.

D.H.G. SMITH F/LT
Air Vice Marshal
Air Officer Commanding

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

COPY

From: Headquarters, M.A.A.F., R.A.F., C.M.F.

To: Air Forces Sub-Commission, H.Q. Allied Commission.

Date: 19th July 1945.

Ref: MAAF/2813/PH

COCANARI CINE CAMERA.

Receipt is acknowledged of your letter AFSC/INT/10 C/I 447 dated 16th July 1945.

2. Enquiries have been made by this Headquarters to DD Photos, Air Ministry, to ascertain if any decision has been reached regarding the above camera.

3. Any information received will be forwarded to you in due course.

(J.W.BERRY) F/Lt.
for Deputy Air Commander in-Chief,
Mediterranean Allied Air Forces.

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

To: Ufficio Tecnico Manzolini,
Via del Mare 63,
ROME.

Date: 9th October 1945.

Ref: AFSC/INT/10 C/I 800

With reference to your letter dated 30th September 1945, it is requested that you forward to this office an estimate of the expenses incurred by you in the preparation of specimens put at our disposal and sent to the U.K. Your estimate will then be forwarded to the appropriate authorities who will either re-imburse the sum expended or return the specimens.

T.G.N. PEARCE W/CDR
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

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

1/809

From : Intelligence Section,
Headquarters, R.A.F. MEDME, CASERTA, C.M.F.

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

Date : 6th October, 1945.

Ref : MEDME/S.6711/Int.

SECRET

Report on Navigational Aids designed by Capt. C.A.r.i. CIMPOLINI Valerio.

Reference your letter AFSC/Int/10C. I 769 dated 28th September, 1945.

2. It is requested that your Section compile a translated synopsis and appreciation of the report so that we can forward same to Air Ministry.

Not spoke to Allen - he is sending one latest down to us

A.K. ALLEN, Wing Commander,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
R.A.F. MEDME.

19(c)

H. 601 9/10 ORDERLY ROOM Int

468

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

I 795.800.

FROM : UFFICIO TECNICO MANZOLINI
VIA DEL MARE 63 ROMA

TO : AIR FORCES SUB COMMISSION , A.C. , ROMA

DATE : 30 Sept. 1945

REF : AFSC/INT/100 19859/31/751

With reference to Your letter dated Sept. 20 ,1945 , in accordance to the fact that the following specimens :

4 Fuses model 2AR
1 Fuse model 2ARSL
1 Incenditary shell a.a. 90 mm
3 CC.2 bombs
1 Bomb carrier for the above mentioned bombs
1 Extrafast fuse for the CC.2 bombs
24 Electropyric capsuls

have been requested by the Ministry of Air Production for examination and therefore sendt to the U.K. ; and in accordance to the items listed in the above mentioned letter ,we beg You to inform us to wich AC branch or military administration should we apply for the reimbursement of the expenses sustained by us for the preparation of the specimens put at Your disposal as mentioned above .

UFFICIO TECNICO E.MANZOLINI

A.565 INT.

467

UFFICIO TECNICO E. MANZOLINI
ROMA - VIA DEL MARE, 63

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

From: Air Forces Sub Commission, A.C. Rome.

To : Chief Intelligence Officer,
H.Q., H.A.F., MEDIMO, CASERTA.

Date: 28th September, 1945.

Ref : AFSC/INT/100 I 769.

Report on Navigational Aids designed by Capt. G.A.F.i.s.
CIAMPOLINI Valerio.

The attached report has been forwarded to this Sub Commission by the Ufficio I, Italian Air Ministry, under cover of their letter K/19321 dated 25th September, 1945. Copies were also sent to the U.S. Naval Intelligence Advanced Unit.

2. It is requested that the reports be submitted to a suitable authority for study and that we be notified if further relative information is required.

T.C.N. PEARCE, W/CDR.
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

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

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
UFFICIO I

Roma, 25 SET 1945

1769

ALL' A. F. S. C.
Intelligence Section
= ROMA =

Prot. n.K/ 19321

SEGRETO

OGGETTO: trasmissione relazione del Capitano G.A.r.i. CIAMPOLINI Valerio.

Si trasmette copia di una relazione circa un "dispositivo strumentale per il pilotaggio istintivo senza visibilita" ed una relazione tecnica sullo stesso argomento fornite dall'Ufficiale in oggetto.

Copie identiche di dette relazioni sono state inviate al U.S. Navy int. Advanced Unit.

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA UFFICIO I

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col. Pilota F. SANTINI)

I 775

29/9/45

Dr. Pasquale Petrillo
Lido of Venice = Via Dardanelli 54 B

Venice, September 23rd 1945

To: Air Forces Sub-Commission
Allied Commission
ROME

Your ref. AFSC/INT/IOC/1727

Many thanks for Your letter September 13th 1945, enclosing a circular issued by the British Air Ministry with the conditions under which inventions may be summitted for study.

I made up my mind to write to the Ministry as per enclosed copy of letter, and should feel greatly obliged if you would recommend its contents to their best attention.

With regards, Yours truly

Dr. Pasquale Petrillo

No action taken as a copy of the letter appears to have been sent to MAP direct on 25/9.

64

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

Your ref. AFSC/INT/IOC/1727

Many thanks for Your letter September 13th 1945, enclosing a circular issued by the British Air Ministry with the conditions under which inventions may be summitted for study.

I made up my mind to write to the Ministry as per enclosed copy of letter, and should feel greatly obliged if you would recommend its contents to their best attention.

With regards, Yours truly

Dr. Pasquale Petrillo

No action taken as a copy of letter appears to have been sent to MAJ D. Smith 29/9.

64

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

Copy

Dottor Pasquale Petrillo Lido-Venezia Via Dardanelli 54 B

To: Ministry of Aircraft Production
(SR2) Thames House
Millbank London S.W.1

Referring to the correspondence exchanged with the Air Forces Sub-Commission in Rome, I beg to submit to your attention my two following inventions:

Course tracer. This is an instrument made of anticorodal and its building is in good progress; it measures about cm.40 x 60 x 30. It is put into action mechanically (by a spring system), i.e., is not connected to the screw or to the rudder.

By introducing on certain wheels the speed, true course and drift, one can read at a quadrant (course and motion quadrant) the difference of latitude ($\Delta\varphi$) and the difference of longitude ($\Delta\lambda$), the true course and actual speed. After introducing these elements, the instrument is put into action. The course traced by the writing point gives at any moment the ship's position (reckoned).

Said result is obtained at any latitude and with any scale of the chart. In other words the instruments resolves the cartogrphical problem. By similar instruments (american and german) the cartographical problem is not resolved, consequently the ship's position indicated by them is wrong, and in any case the use of the instrument itself is limited only to short distances, when it can be assumed that the earth is plane.

Celostata. By applying to the above described course tracer an optical apparats and some proper mechanical devices enabling a rotatory motion of the objective equal to the sidereal time, and by bringing on the diaphragm of the ocular the image of the fixed star, the

63

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

Referring to the correspondence exchanged with the Air Forces Sub-Commission in Rome, I beg to submit to your attention my two following inventions:

Course tracer. This is an instrument made of anticorodal and its building is in good progress; it measures about cm.40 x 60 x 30. It is put into action mechanically (by a spring system), i.e., is not connected to the screw or to the rudder.

By introducing on certain wheels the speed, true course and drift, one can read at a quadrant (course and motion quadrant) the difference of latitude ($\Delta\varphi$) and the difference of longitude ($\Delta\lambda$), the true course and actual speed. After introducing these elements, the instrument is put into action. The course traced by the writing point gives at any moment the ship's position (reckoned).

Said result is obtained at any latitude and with any scale of the chart. In other words the instruments resolves the cartogrphical problem. By similar instruments (american and german) the cartographical problem is not resolved, consequently the ship's position indicated by them is wrong, and in any case the use of the instrument itself is limited only to short distances, when it can be assumed that the earth is plane.

Celostata. By applying to the above described course tracer an optical apparats and some proper mechanical devices enabling a rotatory motion of the objective equal to the sideraal time, and by bringing on the diaphragm of the ocular the image of the fixed star, the writing point show at each subsequent moment the exact astronomical ship's position.

The axis of the apparatus is parallel to the Earth-axis, and the image reflected on the ocular is acting as course-indicator, just as is the case with compasses.

This instruments was named by me "celostata", because it is fixing the sky situation.

63

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 783017

The star to be observed is choiched in proximity of the zenith, and this is easily made, as the pilot can at any moment set the objective on a certain star, following same for two or three hours and than leave it to take another star, which laying 30° to 45° from the zenith finds itself in the most favourable condition to avoid any influence of the atmospherical refraction.

On navigating a ship at see, one can adopt the automatical course-tracer to obtain at any moment the estimated ship's position; no instrument, however, can give the astronomical position continuously and with any state of the sky.

My celostata, on the contrary, can conveniently be used in the aerial navigation, at heighs above 8.000 meters, when no other means are available to regulate the navigation. At said heights and above regions not offering any nautical help (polar regions, oceans) my celostata appears an instrument absolutely necessary and in fact the only available means of ascertaining a control in the navigation.

In the next future the most important trade will be carried on exactly at big heights across polar reggions and oceans.

I got the above results after years of studies and researches.

Obviuos reasons prevent me from telling exactly the thearetical principles on the basis of which I succeeded to conceive the two instruments, and am ready to disclose them only to anybody reserving me a partecipation to their realization.

Lack of financial means has, up to now, made it impossible for me to complete the building of the instruments, and I beg the British Air-Ministry to take in consideration the following demand:

1°) To be sent into a trust workshop of the Ministry in England for completing the work and delivering the instruments on conditions to be agreed; or otherwise:

462

2°) To allow me a financial subsidy to complete the instruments in Italy for account of the British Ministry. Said subsidy shoul be abt. Lire 1.000.000.=

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

tracer to obtain at any moment the estimated ship's position; no instrument, however, can give the astronomical position continuously and with any state of the sky.

My celostata, on the contrary, can conveniently be used in the aerial navigation, at heighs above 8.000 meters, when no other means are available to regulate the navigation. At said heights and above regions not offering any nautical help (polar regions, oceans) my celostata appears an instrument absolutely necessary and in fact the only available means of ascertaining a control in the navigation.

In the next future the most important trade will be carried on exactly at big heights across polar reggions and oceans.

I got the above results after years of studies and researches.

Obviuos reasons prevent me from telling exactly the thearetical principles on the basis of which I succeeded to conceive the two instruments, and am ready to disclose them only to anybody reser= ving me a partecipation to their realization.

Lack of financial means has, up to now, made it impossible for me to complete the building of the instruments, and I beg the British Air-Ministry to take in consideration the following demand:

1°) To be sent into a trust workshop of the Ministry in England for completing the work and delivering the instruments on conditions to be agreed; or otherwise:

462

2°) To allow me a financial subsidy to complete the instruments in Italy for account of the British Ministry. Said subsidy shoul be abt. Lire 1.000.000.=

With regards

Dr. Pasquale Petrillo

Venice September 22nd 1945

P.S. Enclosed abstract of my letter September 5th 1945 addressed to the Air Force Sub-Commission, A.C., in Rome.

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

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

L 805

FROM/ AIR FORCES S[illegible] COEMISSION? A.C. ROME.
DATE: 12/1o/1945
REF: AFSC/INT/10C 1. 636/759

IN riferimento alla Vostra lettera, in data 27/9/1946 CHE RIGUARDA LA MIA INVENZIONE, § TORPEDINE ANTIAEREA) rispondo quanto segue.

1° Secondo le Vostre istuzioni io devrei rivolgermi a[illegible] competente Dipartimento di Stato di quì non o li preciso [illegible]zo,

2§ Per evitare deli errori (nonchè una inutile perdita di tempo) giudico miglior cosa inviare a Voi direttamente infurmazioni in merito perchè siano ritrasmesse a chi di competenza, e nel caso l'Invenzione sia giudicata interessante, iniziare subito le trattative.

SUCCINTO RELATIVO ALLA NUOVA INVENZIONE(TORPEDINE ANT.A.)

La TORPEDINE ATIAEREA sarebbe in sostanza un proiettile 461 a razzo munito di otto o dodici tubi propulsori che sfociano nella periferia esterna esattamente nel punto di equilibrio statico.

La testata del proiettile è fatta di una forma speciale, cioè sarebbe in sostanza un ricevitore multiplo elettro:acustico fatto in maniera tale, da essere al coperto da influenze atmosferiche quali, la pressione e lo sfregamento.

L'interno del proiettile contiene, nella parte superiore, l'apparato microfonico, nella metà, il serbatoio della miscela propulsiva, e nella parte inferiore la carica esplosiva.

Ogni tubo prapulsivo è munito di una valvola speciale in diretta relazione con un dispositivo elettromagnetico collegato al sistema elettro:acustico.

Pure il detonatore è in derivazione a un microfono indipendente e scatta automaticamente alla diztanza utile dal bersaglio.



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

La specialità di q est'arma è li sue automatismo cioè, mediante i preaccennati dispositivi, si dirige AUTOMATICAMENTE da sola verso l'obiettivo guidata dalle vibrazioni sonore emesse dal motore dell'areoplano.

La regolazione di rotta avviene in questo senso, cioè, quando tutti i microfoni ricevono unilateralmente la medesima quantità di vibrazioni(ciò che avviene quando la direzione e esatta) i tubi propulsori emettono tutti la medesima quantità di gas,così l'arma e in fase di equilibrio, quando invece questo equilibrio si sfasa, data l'estrema mobilità del bersaglio, l'emissione del gas non è più euguale su tutti i punti ma diminuisce e aumenta l'addove si rende necessario in tale maniera avviene la regolazione automatica della direzione.

Mediante le sudette precisazioni, gli esperti possono comprendere benissimo di cosa si tratta e giudicare l'importanza dell'invenziene.

Nel case l'idea interessi il Ripartimente dell'areonautica io mi tengo a Vostra disposizione.

L'inventore

PRETTO GILBERTO

Via 4 novembre N: 1o

VALDAGNO

VICENZA

.....

460

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission

To: Naval Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

Date: 21st September 1945.

Ref: AFSC/INT/10 C/I739

Torpedo Control by Ing. ALIQUO Francesco.

The attached report is forwarded to you for information and such action as you may consider necessary.

It is requested that the original be returned to this Sub Commission with your views as to the possibility of further exploitation.

T.G.N. PEARCE W/CDR
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

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

FILE

FROM: AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. ROME.

TO : HEADQUARTERS, ALLIED MILITARY GOVERNMENT, LOMBARDIA REGION. (Att. Major Clarkson)

DATE: 20th September, 1945.

REF : AMSC/INT/100 I 735

THESIS ON AIR TO AIR DEFENCE BY DOTT. MARIO CELADA.

1. The Land Forces Sub-Commission (MMIA) A.C. Rome, forwarded the attached paper on Air to Air defence under cover of their letter INT/100 dated 14th September, 1945, a copy of which was sent to your Headquarters.

2. The paper has been studied thoroughly and although it is interesting and shows a considerable theoretical knowledge, does not produce any new ideas in as much as a 75 m.m. gun with a similar method of counteracting recoil has been used operationally in B 25 - G aircraft for well over eighteen months.

3. We would be obliged if you would return the paper to Doctor CELADA whose address is Piazza Cesare BATTISTI, 2, VOGHERA.

T.G.M.PEARCE, W/CDR.
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

Copy to: Land Forces Sub Commission (MMIA), A.C. ROME.

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

I 735

Subject: Invent[illegible].

LAND FORCES SUB COMMISSION, A.C.
(M. M. I. A.) ROME.
INT/100.

14 Sept 45.

6993 17/9 h

To: Air Forces Sub Commission, A.C.

Copy to: H.Q. AMG. Lombardia Region.

Intell

1. The enclosed paper by Dott Celada on the possibility of constructing a new fixed weapon for aeroplanes was forwarded to this H.Q. by H.Q. AMG. Lombardia Region.

2. As you are more competent to judge of the possibilities of this invention than this H.Q. we are passing the document to you for possible onward transmission to A.F.H.Q.

3. If you consider that no further action is required will you please return the enclosed documents to H.Q. AMG. Lombardia Region so that they may be forwarded to Dott Celada.

4. We would be grateful if you would acknowledge the receipt of these documents on the appended form. 457

R.G.A. Groves-Raines Capt
for Major General
M. M. I. A.

Receipt 17/9/45

AGR/fja

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

FROM: AIR FORCES SUB[illegible]MMISSION, A.C. ROME.

TO : UFFICIO TECHNICO E MANZOLINI,
VIA del MARE 63, ROME.

DATE: 20th September, 1945.

REF : AFSC/INT/103 19359/31/751

With reference to your letter dated 27th April 1945, confirmation has now been received from London that the items listed in that letter have been studied by the competent authorities.

2. They have instructed us to inform you that at present they wish to take no further action. Nothing was said regarding the return of your models, therefore we presume that the Ministry of Aircraft Production is retaining them for reference purposes in case of any future action. Would you let us know whether you are in agreement with this arrangement or whether you particularly desire their return.

T.G.N.PEARCE, W/CDR.
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

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

I. 751.

From :- Intelligence Section, Headquarters, R.A.F., M.E.D./M.E., Caserta, C.M.F.

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

Date :- 17th. September 1945.

Ref :- MEDME/S. 6711/INT.

Inventions of Count Ettore Manzolini.

Reference your letter AF30/INT/100/31 dated 19th. May 1945.

2. We have received a letter from S.R.2. Ministry of Aircraft Production dated 6th. September which states that M.A.P. have examined the crate of stores sent to U.K., but no further action is desired regarding them.

(A.K. ALLEN).
Wing Commander,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
H.Q., R.A.F., M.E.D./M.E.

ALLIED COMMISSION 18th HQ 2 SQUADRON ROME Inc.

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

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION A.C. ROME

TO : LT. AIMONE REGOLI
Presso LAMAZZI, Via Castiglione 23 BOLOGNA

DATE : 18TH SEPT. 1945
REF. : AFSC/INT/IOC I 698/731

On receipt of your letter from Bologna dated 29 August 1945 inquiries were again made with the Air Forces authorities to inform your inventions were passed during the early part of this year.

2. We have now received confirmation that your documents were passed to Air Ministry, London who will inform this Sub Commission of any decisions that were made.

3. We regret that this matter has taken such a long time to be decided.

T.C.N. PEARCE W/C
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING.

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

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

TO: H.Q. RAF MEDME CASERTA. (ATTENTION A.L.S).

DATE: 14TH SEPTEMBER, 1945.

REF: AFSC/INT/100. L.564-5/684/730.

With reference to your letter MEDME/4200/ALS dated 23rd August 1945 enclosed please find copies of two letters of authorisation issued to SIGNOR G.M. BALLERIO by Headquarters 2677th REGT OSS (PROV).

2. The originals of the two letters are still in SIGNOR BALLERIO's possession.

T.G.N. PEARCE, W/CDR,
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

25/9/45. 1030hrs. Interview with business representative "SBERNADORI". Informed him that no further action can be taken in view of Col. Seasons findings of 26 July 1945.

They must not approach any other allied officers or depts. in future.

If they wish the matter to be considered further all diagrams formulae etc, to be submitted.

Col. Merrick in absolute agreement.

See personalities re cardex.

Gen. (SBERNADORI PAOLO See Cardex.)

453

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

I 730.

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE

COPIA

HEADQUARTERS
2677TH REGT C.S.S. (PROV)
APO 512 U.S. ARMY
MILAN UNIT

11 June 1945

TO WHOM IT MAY CONCERN :

It is requested that an aircraft L 5 be delivered to Mr Giosuè Maria Ballerio from the Forlanini airport.

Mr.Ballerio is authorized to bring this aircraft to the factory where necessary experimental alterations will be made.

LEVIS E. ALLISON
Captain , CAC
Chief R and D- MEDTO

For Col Brentis
or return
J.W.P. Fl
13/9.

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

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE

COPIA

HEADQUARTERS
2677TH REGT O.S.S. (PROV)
APO 512 U.S. ARMY
MILAN UNIT

9 June 1945

Mr. Ghosuè Maria Ballerio is carrying out a mission for this Command. He is authorized to visit airports in order to choose an aircraft fit for his purpose and to visit aircraft factories for negotiations concerning the use of his patent.

LEVI E. ALLISON
Captain, CAC
Chief R and D- MEDTO

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

INT/684

From:- Allied Liaison Section,
Headquarters MEDITO, Caserta, C.M.T.

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

Date:- 23rd August, 1945.

Ref :- MEDITO/4200/ALS.

Reference is made to your letter AFSC/INT/100 dated 20th July, 1945.

2. Investigation is proceeding, and it is requested that Mr. Ballerio produces the two letters referred to, which are to be sent to this Headquarters.

GINBALERIO
TELLI'S INTEL
COMO.

for Lebanon Sq. Ldr.

(C. CONROY)
Squadron Leader,
Air Vice-Marshal,
Chief of Staff, MAAF/MEDITO.

8430 P1/13
84366

Arezzo 606

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

I565

From:- Allied Liaison Section, Headquarters RAF/[illegible]MTO.

To:- Headquarters. AAF/MTO.

Date:- 1st August, 1945.

Ref:- MFIMC/4200/ALS.

Mr. G.M. Pellerio an Italian inventor, holds two letters from the 2677 Regt. OSS (Prov) authorising him to procure, modify, and experiment with a L.5 aircraft which was located at Forlanini, and to visit factories and airports for the purpose of making negotiations for the use of his invention.

2. It is desired to point out that the AirForces Sub-Commission of the Allied Commission in Rome, is the only authority charged with the responsibility of authorising any activities effecting Italians. Furthermore, it is understood, that in the U.S.A.A.F. no experiments of any kind are authorised without the approval of Wright Field.

3. It would be appreciated if this information could be brought to the notice of the Commanding Officer, 2677 Regt OSS (Prov).

4. For your information Colonel Sessums, Chief of Staff, 12th Air Force who had a conference with Mr. Pellerio on the 25th July at Florence, has subsequently informed the Air Forces Sub-Commission that tentatively, at least, the U.S.A.A.F. is not interested.

E732 3/8/45

10(c)

(H. M. FISHER)
Wing Commander.
Air Vice-Marshal,
Chief of Staff/RAF/[illegible]MTO.

for

Copyto:-

A.F.H.Q.
G10. [illegible]MTOUSF.

450

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

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE

Pellio d'Intelvi (Como)
July 31th 1945

TO: COL. SESSUMS , CHIEF OF STAFF
12 TH. AIR FORCE
FLORENCE.

Dear Sir,

I thank you for the opportunity you have just given to me to make your personal acquaintance, calling me at your office in Florence, and for the cordial way you have carried on our conversation on July 17th.

The difficulty of understaning each other on technical subjects through an interpreter has been partially overcome by your kind comprehension, and I am glad to fulfill your desire of having more details on my aircraft devices, I have duly developed and experimented, in order to give you a better idea on the practical importance of them.

Since the year 1937 I have planned, and succesfully tested in flight, many types of my aerodynamic brakes and similar devices. I only stopped said actyvity on 1943, in order to prevent Germans from knowing and utilizing the result of my researches.

My inventions concern three separate groups or devices:

1°) Devices for reducing further the minimum speed of the aircrafts beyond the stalling speed, increasing greatly, in the meantime, their stability and controllability.

2°) Devices fit to secure a constant speed on a steep dive of war planes and to secure a steady diving trajectory of them, so as to

449

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

reach a better accuracy in aiming at the targets.

3°) Devices for shortening the take-off run on heavily loaded aircrafts and, in the meantime, for increasing their stability during the climbing flight, when fitted with such devices. It is known how the stability of ordinary aircrafts is endangered by a too long action of wing flaps after the take-off.

The first group of devices has been positively and satisfactorily tested in flight on light and heavy aircrafts medium, high or low winged. By the use of them it has been possible to keep a steep landing trajectory at very low speed and then to reduce the landing run by the 60%. Consequently, besides enabling the planes to land on small airfields surrounded by high obstructions, a safety mean has been offered to the pilots and the occupants to escape personal injuries in case of emergency landings even in dark or fog conditions. Adopting these devices on aircrafts easy to fall into flat spin, said devices have shown their ability, when put in action, to stop immediately the selfrotation mouvement, so that to enable the pilots to take promptly their full control.

The second group of devices has established a quite new and original system of aerodynamic brakes in the dive of attack planes.

The third group of devices has been subject to hastened and uneasy flight tests in order to keep them absolutely secret, but they have brought into evidence the possibility of an easy take-off, for heavy loaded planes, from restricted airfields, furthemore increasing the stability and controllability of them under the action of those devices. The experimental figures

48

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

drawn from the flight tests have shown a reduction up to the 40% in the taking-off run and a remarquable increase in the slope of the initial climbing trajectory.

I am sure to be in position to give exhaustive and positive demonstrations of the great advantages of my devices by applying them on both the ALI2 P glider (a troop transport owned by the Italian Regia Aeronautica and located at the Ambrosini Works in Cantù) and the American L5 liaison plane. The adapting work and the flight tests should be preferably carried on in Italy on account of my possibility of better following the work and securing a better installation of them aboard, as I do not speak English yet.

Allow me to state that your kind proposals to extend the applications of my devices in America, rather than in Italy, are to be taken into consideration only after the completion of the flight tests on the two foresaid planes in Italy . Useless to say that any extention of my devices on any other kind of airplane in the U.S.A. must be carried on at the proper time under my direct and personal supervision.

As I had the pleasure of telling you verbally, and supporting with documents, I was appealed, time ago, by the O.S.S. - branch R. and D. - and the same office fully accepted my terms and ordered the foresaid appliances on the AL I2 P and L5 aircrafts.

In conseguence of it I did not lose time and engaged confidentially some Italian firms, as well as proper persons, and I stopped other activities of mine in order to respond promptly to the requests of the O.S.S.

447

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

Allow me then to outline the factors of moral importance, besides those of economic character, which now influence my position in case your decisions would oblige me to discontinue the new activity I entered upon, under the foresaid circumstances.

Thanking you very much for your kind attention on this matter, I beg to remain, with kindest regards,

yours very truly

(G.M. Ballerio)

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

From:- Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.

To :- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
(for attention of F/Lt. SMITH, Intelligence Section)

Date:- 18th September, 1945.

Ref :- MAAC/1.200/AIS.

Herewith, as requested by you, is a copy of the letter from Mr. Bellario re his invention, forwarded to this Headquarters under cover of your letter AMSO/ENT/100 dated 26th July, 1945.

Maxwell Fisher.

(MAXWELL FISHER)
Wing Commander, for
The Secretaries,
Mediterranean Allied Air Committee.

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

C TO H X

FROM AIR FORCES SUB COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME.

TO HEADQUARTERS MAAF, CMF, ATTENTION ALLIED LIAISON SECTION.

DATE 28TH JUNE, 1945.

REF AFSC/Ltn/100

The attached letter from Mr. G.N. BALLISTIC is forwarded for your inspection. The albums referred to have been returned to the owner as he was proceeding to Florence on 25th July for a conference with Col. SESSUMS, G/3, 12 A.F. Col. SESSUMS has subsequently informed this Sub-Commission that tentatively, at least, the U.S.A.A.F. is not interested.

2. Mr. BALLISTIC holds two letters from the 2677 Regt, OSS (FMOV) authorising him to procure, modify, and experiment with an L.5 aircraft which was located at FOGGIA, and to visit factories and airports for the purpose of making negotiations for the use of his invention; It is pointed out that this Sub-Commission is charged with the responsibility of authorising all air activities affecting Italians. Further, in the U.S.A.A.F. no experiments of any kind are authorised without the approval of WRIGHT FIELD. Request this information be brought to the attention of the C.O. 2677 Regt. OSS (FMOV)

3. If Mr. BALLISTIC is needed for interview or further information, this Sub-Commission will be glad to make necessary arrangements.

(Signed) I. H. PROBERT,
Air Vice-Marshal,
Air Officer Commanding.

C O P Y

FROM: G. M. BALLERIO, PIAZZA D'ITALIA, COMO.

TO: AIR FORCES SUB COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME.

DATE: 18th/7/45.

Ref: ------

Further to the meeting in your offices in Via Veneto on the 17th inst, I would like to furnish you with further information on my offers and requests regarding my inventions and their developments.

I am specialised, as you know, in aerodynamic brakes in general. My invention helps to stabilise the aircraft and enable the pilot to control it at a very slow speed, with an absolute new phenomen in flying technique, especially when, at a low speed, consequent support, the aircraft would normally overturn.

The importance of this phenomen due to its very strong wind brake is such, that, as I shall practically demonstrate, we are certain to have invented an apparatus which no technician has yet thought of.

The practical results applied on many types of aircraft of various structure (low, medium and high wing), with different take-off charactistics, speed, weight and power, gave the following identical results :

Landing at a speed slightly lower than the theoretical minimum. The landing run, according to the type of aircraft, was reduced to more than 60%. This is proved even further if the landing is made after an obstacle on a very limited space of ground.

I shall not linger on technical and theoretical details, as practical demonstrations have proved to be more fruitful.

This invention, when applied on gliders avoiding the dangerous use of the lift spoilers, enables the glider to land exactly on the spot desired without handicapping gliders stability and any eventual slip streams. This invention can be very quickly applied on any type of glider now in use, and it is therefore very useful for operations in the Far East. I would like to make a test flight with the A.D. 12 Transport Glider, property of the I.A.F. and held by the I.A.F. in Lombardy da Cantu (Como). After the Test Flights, I should be ready to personally inspect the modifications on the aircraft already based in that theatre of war.

Another important invention is the wind brake for dive bombers which stabilises and keeps the aircraft on a straight course during the dive. An aircraft fitted with these brakes under the wings can dive, with the brakes fully opened, at 70° - 80° with a speed variating between the normal maximum and minimum speeds of the aircraft. My thirid invention, which was secretly experimented in August 1943 and destroyed immediately after, enables any aircraft to leave the ground after a run 40% less of the usual take-off run. If we are prepared to sacrifice for a few minutes the take-off speeds (by approximately a quarter) the aircraft will be able to rapidly gain a height of over 25% of the normal height.

743

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

The above mentioned figures are so high that they are not reached in aeronautics where every improvement usually consists in extremely low percentage of the basic performances. I would not have mentioned these figures unless I was perfectly sure of them after rigourous successful test flights.

For these last two tests, I would like to have the L.5. aircraft already assigned to me by the Allied Command, as per letter attached.

The request for this type of aircraft or a similar type must not surprise you as it is my custom to test the prototypes on safe aircraft in order to enable the pilots to get used to the new inventions.

I shall be ready in the near future to modify any aircraft, even the difficult Baltimore or a similar type, or naval planes on aircraft carriers.

All the above-mentioned fittings will not alter the aircraft's characteristics and can be applied to every type of aircraft now in use.

The experimental alterations should be carried out by the AEROSINI Firm, Aeronautica Lombarda di Cantu, already visited by the Allied Commission who authorised me the use of one L.5. aircraft.

All the expenses to manufacture the prototype will be met by me. I do not intend to ask for any refunds until my tests fully demonstrates the great importance of this invention.

When the aircraft will be completed, petrol and other such requirements will have to be provided from allied sources, in order to effect test flights, if you have no objections, on Venegono airfield near the constructing firm.

During the period of work I would like to be supplied with M.T. petrol as it is indispensable that I use my car to cover the long distances from the aeronautical firms and the airfield.

The construction expenses will be refunded to me when the importance of my invention will be ascertained.

I left the lonely valley where I was hiding to refuse all collaboration with the NAZI-FASCISTS as soon as I was asked by the Allied authorities to work for them. I accepted and prepared to work with a very strong good will, thus fulfilling my duty as an Italian.

Best regards,

G. M. BALLERIO.

N.B. Enclosed herewith are two albums with photos and newspaper cuttings which I would like you to return after perusing.

TRANSLATED BY Sgt. CULBO.

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

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

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

TO: H.Q. M.A.A.F. C.M.F.
ATTENTION A.I.S.

DATE: 28TH JULY, 1945.

REF: AFSC/INT/100

The attached letter from MR. G.M. BALLERIO is forwarded for your inspection. The albums referred to have been returned to the owner as he was proceeding to FLORENCE on 25th July for a conference with COL. SESSUMS, G/S, 12 A.F. COL. SESSUMS has subsequently informed this Sub-Commission that tentatively, at least, the U.S.A.A.F. is not interested.

2. MR. BALLERIO holds two letters from the 2677 Regt. OSS (PROV) authorising him to procure, modify, and experiment with an L.5 aircraft which was located at PORLANINI, and to visit factories and airports for the purpose of making negotiations for the use of his invention. It is pointed out that this Sub-Commission is charged with the responsibility of authorising all air activities affecting Italians. Further, in the U.S.A.A.F. no experiments of any kind are authorised without the approval of WRIGHT FIELD. Request this information be brought to the attention of the C.O. 2677 Regt. OSS (PROV).

3. If MR. BALLERIO is needed for interview or further information, this Sub-Commission will be glad to make necessary arrangements.

I.E. BRODIE,
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

DD 291
350
CTO

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

I 564

HEADQUARTERS TWELFTH AIR FORCE
Office of the Chief of Staff
APO 650 U. S. Army

E620 31/7/45

26 July 1945

Intell.

SUBJECT: Interview with Mr. Giosue Ballerio with regard to his invention of an air brake for aircraft.

TO : Air Force Sub-Commission, Allied Commission, APO 394, Rome.

1. The undersigned at the request of Colonel Towner, AAF/MED, interviewed Mr. Ballerio on 26 July 1945 in the presence of Colonel E. P. Field and two interpreters from this headquarters. The inventor submitted correspondence which indicated that the office of the O.S.S. in the Como area had indicated to Mr. Ballerio some interest in his invention and had requested that an L-5 aircraft be furnished him on which to demonstrate his invention. All work was to be done at the expense of the inventor, and the correspondence indicated he expected reimbursement upon successful demonstration of the invention.

2. The invention consisted of two doors approximately the depth of the fuselage in length and three-quarters of the length wide, hinged at the rear so that they could open in a clam shell fashion causing high drag on the rear of the fuselage. It was not possible to determine whether these doors were vented at the rear to prevent turbulence over the control surfaces. There were no indications of any gadgets to improve lift characteristics on the airfoils. Mr. Ballerio stated that he is not an engineer and had refused several offers from Italian aircraft companies to work with them on his developments.

3. After careful consideration of the material presented, the undersigned believes that the invention does not present any unusual development nor has any new or novel feature warranting further interest by the Army Air Forces. There are undoubtedly similar patent applications on file at Wright Field and the U. S. Patent Office.

4. Since A.T.S.C., Wright Field, Dayton, Ohio, is the only agency in the Army Air Forces authorized to do experimental work in the army, Mr. Ballerio was informed that the undersigned would be glad to forward his material to this agency in which he could request the loan of an L-5 aircraft for his development work. He was told that the request would probably be disapproved.

5. The undersigned feels that the material and photographs of aircraft including the invention presented by Mr. Ballerio do not possess sufficient new and novel features to warrant any authority

440

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

being granted him to experiment with Italian or Allied aircraft in Italy.

6. The undersigned is an aeronautical engineer and was stationed at Wright Field eight consecutive years.

John W. Sessums, Jr.
JOHN W. SESSUMS, JR.,
Colonel, GSC,
Chief of Staff.

439

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

I 564

HEADQUARTERS TWELFTH AIR FORCE
Office of the Chief of Staff
APO 650 U. S. Army

26 July 1945

SUBJECT: Interview with Mr. Giosue Ballerio with regard to his invention of an air brake for aircraft.

TO : Air Force Sub-Commission, Allied Commission, APO 394, Rome.

1. The undersigned at the request of Colonel Towner, AAF/MED, interviewed Mr. Ballerio on 26 July 1945 in the presence of Colonel R. F. Field and two interpreters from this headquarters. The inventor submitted correspondence which indicated that the office of the O.S.S. in the Como area had indicated to Mr. Ballerio some interest in his invention and had requested that an L-5 aircraft be furnished him on which to demonstrate his invention. All work was to be done at the expense of the inventor, and the correspondence indicated he expected reimbursement upon successful demonstration of the invention.

2. The invention consisted of two doors approximately the depth of the fuselage in length and three-quarters of the length wide, hinged at the rear so that they would open in a clam shell fashion causing high drag on the rear of the fuselage. It was not possible to determine whether these doors were vented at the rear to prevent turbulence over the control surfaces. There were no indications of any gadgets to improve lift characteristics on the airfoils. Mr. Ballerio stated that he is not an engineer and had refused several offers from Italian aircraft companies to work with them on his developments.

3. After careful consideration of the material presented, the undersigned believes that the invention does not present any unusual development nor has any new or novel feature warranting further interest by the Army Air Forces. There are undoubtedly similar patent applications on file at Wright Field and the U. S. Patent Office.

4. Since A.T.S.C., Wright Field, Dayton, Ohio, is the only agency in the Army Air Forces authorized to do experimental work in the army, Mr. Ballerio was informed that the undersigned would be glad to forward his material to this agency in which he could request the loan of an L-5 aircraft for his development work. He was told that the request would probably be disapproved.

5. The undersigned feels that the material and photographs of aircraft including the invention presented by Mr. Ballerio do not possess sufficient new and novel features to warrant any authority

438

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

26 July 1945

being granted him to experiment with Italian or Allied aircraft in Italy.

6. The undersigned is an aeronautical engineer and was stationed at Wright Field eight consecutive years.

JOHN W. SIMSUMS, JR.,
Colonel, GSC,
Chief of Staff.

437

FROM : G. M. BALLARIO.
RELLI D'INTELVI, COMO.

T O : AIR FORCES SUB COMMISSION. A.C. ROME.

DATE : 18. 7. 45.

REF. : ---

Further to the meeting in your offices in Via Veneto on the 17th instant, I would like to furnish you with further information on my offers and requests regarding my inventions and their developments.

I am specialised, as you know, in aerodinamic brakes in general. My invention helps to stabilise the aircraft and enables the pilot to control it at a very slow speed, with an absolute new phenomenon in flying technique, especially when, at a low speed and consequent support, the aircraft would normally overturn.

The importance of this phenomenon due to the very strong wind brake is such, that, as I shall practically demonstrate it, we are certain to have invented an apparatus which no technicians has yet thought of.

The practical results applied on many types of aircraft of various structure (low, medium and high winged), with different take-off characteristics, speed, weight and power, gave the following identical results :

- Landing at a speed slightly lower than the theorical minimum.
- The landing run, according to the type of aircraft is reduced to more than 60%. This is proved even further if the landing is made after an obstacle on a very limited space of ground.

I shall not linger on technical and theoretical details as practical demonstrations have proved to be more fruitful.

This invention, when applied on gliders, avoiding the dangerous use of the lift spoilers, enables the glider to land exactly on the spot desired without handicaping the glider's stability and any eventual slip streams. This invention can be very quickly applied on any type of glider now in use, and it is therefore very useful for operations in the Far East. I would like to make a test flight with the AL. 12 P. transport glider, property of the I.A.F. held by the I.A.F. in Lombardo di Centù (Como). After the test flights, I shall be ready to personally inspect the modifications on the aircraft already based in that theatre of war.

Another important invention is the wind brake for dive bombing,

436

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

Further to the meeting in your offices on the 17th instant, I would like to furnish you with further information on my offers and requests regarding my inventions and their developments.

I am specialised, as you know, in aerodinamic brakes in general. My invention helps to stabilise the aircraft and enables the pilot to control it at a very slow speed, with an absolute new phenomenon in flying technique, especially when, at a low speed and consequent support, the aircraft would normally overturn.

The importance of this phenomenon due to the very strong wind brake is such, that, as I shall practically demonstrate it, we are certain to have invented an apparatus which no technicians had yet thought of.

The practical results applied on many types of aircraft of various structure (low, medium and high winged), with different take-off characteristics, speed, weight and power, gave the following identical results :

- Landing at a speed slightly lower than the theorical minimum,
- The landing run, according to the type of aircraft is reduced to more than 60%. This is proved even further if the landing is made after an obstacle on a very limited space of ground.

I shall not linger on technical and theoretical details as practical demonstrations have proved to be more fruitful.

This invention, when applied on gliders, avoiding the dangerous use of the lift spoilers, enables the glider to land exactly on the spot desired without handicaping the glider's stability and any eventual slip streams. This invention can be very quickly applied on any type of glider now in use, and it is therefore very useful for operations in the Far East. I would like to make a test flight with the AL. 12 P. transport glider, property of the I.A.F. held by the I.a.F. in Lomberdo di Cantù (Como). After the test flights, I shall be ready to personally inspect the modifications on the aircraft already based in that theatre of war.

Another important invention is the wind brake for dive bombing, which stabilises and keeps the aircraft on a straight course during the dive. An aircraft fitted with wind brakes under the wings can dive, with the brakes fully opened, at 70°-80° with a speed variating between the normal maximum and minimum speed of the a/c. My third invention, which was secretly experimented in August 1943 and destroyed immediately after, enables any aircraft to leave the ground after a run 40% less of the usual take-off run. If we are prepared to sacrifice for a few minutes the take-off speed (by approx. a quarter) the aircraft will be able to rapidly gain a height of over 25% of the normal height.

436

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

The above mentioned figures are so high that they are not reached in aeronautics where every improvement usually consists in extremely low percentage of the basic performances. I would not have mentioned these figures unless I was perfectly sure of them after rigorous successful test flights.

For these last two tests, I would like to have the L. 5 aircraft already assigned to me by the Allied Command, as per letter attached.

The request for this type of aircraft or a similar type must not surprise you, as it is my custom to test the prototypes on safe aircraft in order to enable the pilots to get used to the new inventions.

I shall be ready in the near future to modify any aircraft, even the difficult Baltimore or a similar type, or naval planes on aircraft carriers.

All the above mentioned fittings will not alter the aircraft characteristics and can be applied to every type of aircraft now in use.

The experimental alterations should be carried out by the Ambrosini Firm, Aeronautica Lombarde di Cantu, already visited by the Allied Commission, who authorised me the use of one L5 aircraft.

All the expenses to manufacture the prototypes will be met by me. I do not intend to ask for any refunds until my tests fully demonstrate the great importance of this invention.

When the aircraft will be completed, petrol and other such requirements will have to be provided from Allied sources, in order to effect test flights, if you have no objections, on Venegono airfield, near the constructing firm.

During the period of work I would like to be supplied with M.T. petrol as it is indispensable that I use my car to cover the long distances from the Aeronautical Firms and the Airfields.

The construction-expenses will be refunded to me when the importance of my inventions will be ascertained.

435

I left the lonely valley where I was hiding to refuse all collaboration with the nazi-fascists as soon as I was asked by the Allied Authorities to work for them. I accepted and am prepared to work with a very strong good will, thus fulfilling my duty as an Italian.

Best regards,

(s) [illegible]

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

not surprise you, as it is my custom to test the prototypes on safe aircraft in order to enable the pilots to get used to the new inventions.

I shall be ready in the near future to modify any aircraft, even the difficult Baltimore or a similar type, or naval planes on aircraft carriers.

All the above mentioned fittings will not alter the aircraft characteristics and can be applied to every type of aircraft now in use.

The experimental alterations should be carried out by the Ambrosini Firm, Aeronautica Lomberde di Centu, already visited by the Allied Commission, who authorised me the use of one Lf aircraft.

All the expenses to manufacture the prototypes will be met by me. I do not intend to ask for any refunds until my tests fully demonstrate the great importance of this invention.

When the aircraft will be completed, petrol and other such requirements will have to be provided from Allied sources, in order to effect test flights, if you have no objections, on Venegono airfield, near the constructing firm.

During the period of work I would like to be supplied with M.T. petrol as it is indispensable that I use my car to cover the long distances from the Aeronautical Firms and the Airfields.

The construction expenses will be refunded to me when the importance of my inventions will be ascertained.

435

I left the lonely valley where I was hiding to refuse all collaboration with the nazi-fascists as soon as I was asked by the Allied Authorities to work for them. I accepted and am prepared to work with a very strong good will, thus fulfilling my duty as an Italian.

Best regards,

(s) G. M. BALLERIO.

N.B. Enclosed herewith are two albums with photographs and newspapers cuttings which I would like you to return after perusal.

TRANSLATED by Sgt. CUNDO.

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

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

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE
PELLIO D'INTELVI
(COMO)

COMMISSIONE AERONAUTICA ALLEATA

R O M A

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

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE
PELLIO D'INTELVI
= COMO =

Roma 18 Luglio 1945

COMMISSIONE AERONAUTICA ALLEATA

R O M A

A seguito al colloquio avuto il 17 u.s. nei Vs.Uffici di Via Veneto mi pregio precisare le mie offerte e le mie richieste per ciò che concerne i miei brevetti ed i loro sviluppi.

La mia specializzazione, come noto, riflette i freni aerodinamici in genere, ed ha la caratteristica di stabilizzare il velivolo, con un fenomeno assolutamente nuovo alla tecnica del volo, proprio quando, per mancanza di velocita e di conseguente sostentamento essi dovrebbero cadere in autorotazione. Questo conservando l'efficenza degli organi di comando.

L'importanza di questo fenomeno, connesso alla fortissima frenata, é tale, come dimostrerò praticamente, che si é certi di aver realizzato un dispositivo al quale nessun tecnico aveva fin quì osato pensare.

Risultati pratici, reiterati su varie specie di velivoli a diversa architettura (ala bassa, media o alta) e di differentissima mole, velocità, peso e potenza hanno perfettamente collimato nei risultati:

Atterraggio a velocità leggermente inferiore alla minima teorica, distanza di atterraggio a parità di velivolo e di condizione ridotta di oltre il 60%. Effetto tanto più notevole se conseguito passando un ostacolo anche alto prima di entrare in uno spazio utile limitatissimo.

Non mi dilungo sui dettagli tecnici teorici avendo la pratica dato chiare e probatorie dimostrazioni.

./.

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

Tale applicazione sui velivoli senza motore permette, evitando il dannoso intervento dei diruttori, di atterrare esattamente nel punto prescelto senza pregiudizio della galleggiabilità dell'Aliante e delle eventuali correnti termiche. Per questo esperimento, data la rapidità di trasformazione, di qualsiasi Aliante già comunemente in uso, è evidentemente preziosissimo per la campagna Estremo Orientale, chiedo mi venga assegnato l'Aliante trasporto truppe AL I2 P sito presso l'Aeronautica Lombarda di Cantù (Como) e di proprietà della RR.Aeronautica Italiana. A dimostrazione eseguita mi dichiaro pronto a recarmi di persona sul teatro della guerra per le modifiche a velivoli che si trovassero già sul posto.

Altra importante invenzione concerne la frenata stabilizzante e centrante sulla traettoria di apparecchi da combattimento e da bombardamento in picchiata. Un velivolo a freni alari tutti aperti può tuffare a /0 - 60 gradi a picchiare, a velocità variante tra la massima e la minima normali al velivolo.

Terza creazione, segretamente sperimentata nell'agosto 1943 e subito distrutta, permette a qualsiasi velivolo il decollo in uno spazio del 40% inferiore al normale, e volendo sacrificare per alcuni minuti un poco della velocità di traslazione (circa un quarto) acconsente una presa di quota più rapida di oltre il 25% del normale.

Le cifre su esposte sono tanto forti da essere inusate in Aeronautica dove le quote di perfezionamento si raggiungono di solito a percentuali minime, e mi sarei ben guardato dall'esporle senza la più rigorosa sicurezza tratta dalla pratica.

Per queste ultime due prove chiedo mi venga consegnato il velivolo L 5 già a suo tempo assegnatomi da un Comando Alleato come da copie allegate.

La richiesta di tale tipo di velivolo o di uno similiare non deve sorprendere perché è mio uso presentare i prototipi su apparecchi prudenziali anche allo scopo di affiatare i piloti con i nuovi dispositivi.

Nell'immediato prosieguo sono disposto a modificare qualsiasi aeroplano fosse pure il difficile Baltimore o similiare o adatto a Porta Aerei.

Tutti i suddetti lavori lasciano inalterata la caratteristica dei velivoli

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

G. M. BALLERIO
FRENI AERODINAMICI G. M. B.
PREMIO PRIMA GIORNATA DELLA TECNICA
PREMIO CONS. NAZ. DELLE RICERCHE

Roma 18 Luglio 1945

PELLIO D'INTELVI

= COMO =

impiegati ~~che~~ sono suscettibili di applicazione a qualsiasi velivolo già in uso.

I lavori dovrebbero venire eseguiti presso la Ditta Ambrosini, Aeronautica Lombarda di Cantù a suo tempo già visitata dalla Commissione Alleata che mi ha assegnato l'aeroplano L 5.

Tutte le spese di trasformazione prototipi saranno da me anticipate non intendendo io sollevare questioni finanziarie fino a tanto che le prove non abbiano dimostrato nel modo più assoluto la grande importanza dell'invenzione in oggetto.

A velivoli pronti mi dovrà essere fornita la benzina e quanto altro per le prove di volo che gradirei di effettuare sull'Aeroporto di Venegono, prossimo alla Ditta costruttrice. Nel periodo di lavoro devo avere il combustibile per l'indispensabile automobile essendo Stabilimenti Aeronautici ed Aeroporti disagiati nel loro accesso.

Le spese costruttive mi verranno rimborsate constatata l'entità dei ritrovati.)

Dalla vallata remota dalla quale mi ero rifugiato per rifiutare ogni collaborazione nazi-fascista sono stato interpellato e richiesto a collaborare dagli Alleati, ho aderito ed aderisco col massimo buon volere 432 conscio di compiere in tal modo il mio dovere di italiano.

Con osservanza

Ernesto Ballerio

N.B. Allego in visione due Album con fotografie e ritagli di giornali dei quali gradirei una sollecita restituzione.

I 239

19 SET. 1945

Posta Militare 3300, lì ..... 194...

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

(SUPERAEREO)

~~2° REPARTO - UFFICIO ADDETTI~~

Ufficio "I"

Prot. N. 18301 Allegati .....

Risposta al foglio del .....

Div. ..... Sez. ..... N. .....

Al A.F.S.C.
Intelligence Section
= Roma =

SEGRETO

OGGETTO: dispositivo "guida siluri" - ing. Francesco ALIQUO'

Allegata alla presente si trasmette una relazione riguardante un dispositivo "guida siluri" inventato dall'ing. Francesco ALIQUO'.

Parti del prototipo sono state recuperate a S.Donà di Piave e trovansi custodite presso questo Ufficio.

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota - E. SANTINI)

431

Se vuole trattare per ogni lettera un solo argomento e indicare nello stesso il N. di protocollo e la Divisione a cui si riferisce.

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

Ufficio "I"

Prot. N. 12/11301 Allegati

SEGRETO

Risposta al foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO: dispositivo "guida siluri" - ing. Francesco ALIQUO'

Allegata alla presente si trasmette una relazione riguardante un dispositivo "guida siluri" inventato dall'ing. Francesco ALIQUO'.

Parti del prototipo sono state recuperate a S.Donà di Piave e trovansi custodite presso questo Ufficio.

IL CAPO UFFICIO "I"

(Ten.Col.Pilota - F. SANTINI)

431

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. - 1943

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

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

E731

From :- Intelligence Section,
Headquarters RAF. MEDME.

To :- A.I.2.(g) Air Ministry, WHITEHALL, S.W.1.
copy to A.F.S.C. A.C. ROME. (AFSC/INT10C. I.698 4/9/45 refers) ✓

Date :- 13th.September, 1945

Ref :- MEDME/S.6711/INT.

"PAPER PARACHUTE, INVENTED BY LT.REGOLI, ALMONE.

Reference is made to your letter B2/218 dated 26th.Jan. 1945 and our letter MAAF/S6761/INT dated 6th.April 1945.

2. So far no reply has been received and it will be appreciated if information could now be forwarded as to the result of the investigation into the above invention.

3. If an adverse decision has been reached, it is requested that the documents be returned for transmission to the owner.

R.M.BARRINGTON, S/Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence officer

U.S.A. AIR FORCES SUB-COMMISSION
MEDITERRANEAN THEATER
6955 144
Ac. 430

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

1775

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

TO: SIG. DOTT PASQUALE PETRILLO,
VIA DANDANELLI 54B,
LIDO DI VENEZIA.

DATE: 13TH SEPTEMBER, 1945.

REF: AFSC/INT/100 I.727.

We are in receipt of your letter dated 7th September 1945 in reply to our AFSC/INT/100 I.696 dated 31st August, 1945.

2. With reference to paragraph (b) we are now forwarding to you a circular issued by the British Air Ministry laying down the conditions under which inventors may submit their inventions for study without in any way prejudicing their patent rights.

3. We would appreciate it if you would notify us of any subsequent action you may take in this matter.

T.G.N. PEARCE, W/CDR,
AIR VICE-MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

I 727

To: Air Forces Sub ommission, A.C. R o m e.
Attention of: T.G.N. Pearce, W/CDR.
Air Vice-Marshal
Air Officer Commanding.

Venice, September 7th 1945

Reference your favour Ref. AFSC/INT/10 C I 696.-

a) I am 47 years old, and have devoted myself to the nautical science since 30 years. I am a sea-captain, auxiliary officer of the R. Navy, doctor of mathematical sciences. I maintained the gra= duation thesis in astronomy at the Padova University.-

I wrote several hydrographical publications - in 1935 got the pri= ze of the R. Accademia d'Italia (science faculty) - took part as an expert to hydographical campaigns, one of which for account of the Italian Talassographic Committee.

Since about 10 years I am making studies and researches to find a rational solution of the problem "ship-position".

This in synthesis is my scientifical activity, based not only on a cultural preparation but also on a fairly good inventive power.

My works, logically, are causing surprise also to technicians of high international reputation.

b) I should be pleased to supply drawings and calculations regard ding the two instruments offered to the A.M.G.; however, to my pro= tection, this would involve the necessity of getting an invention patent. The money (required) which is necessary for the patent, when I'll have earned it, will rather be used by me in building some instruments.

In my activity there is something that has nothing to do with money.

Notwithstanding my financial difficulties, the building of the "course-racer" is already at a good point. - 428

It is built in anticorodal and measures 40 x 60 cm., i.e. about the half of the American type, which however is not working at all latitudes.-

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

science since 30 years. I am a sea-captain, auxiliary officer of the R. Navy, doctor of mathematical sciences. I maintained the gra= duation thesis in astronomy at the Padova University.-

I wrote several hydrographical publications - in 1935 got the pri= ze of the R. Accademia d'Italia (science faculty) - took part as an expert to hydographical campaigns, one of which for account of the Italian Talassographic Committee.

Since about 10 years I am making studies and researches to find a rational solution of the problem "ship-position".

This in synthesis is my scientifical activity, based not only on a cultural preparation but also on a fairly good inventive power.

My works, logically, are causing surprise also to technicians of high international reputation.

b) I should be pleased to supply drawings and calculations regard ding the two instruments offered to the A.M.G.; however, to my pro= tection, this would involve the necessity of getting an invention patent. The money (required) which is necessary for the patent, when I'll have earned it, will rather be used by me in building some instruments.

In my activity there is something that has nothing to do with money.

Notwithstanding my financial difficulties, the building of the "course-pacer" is already at a good point. - 428

It is built in anticorodal and measures 40 x 60 cm., i.e. about the half of the American type, which however is not working at all latitudes.-

My celostata will be a perfect instrument showing the astronomical "ship-position", exact also for planes, both on the oceans as well as on the polar regions.

In the near future, the main communications will go on at a big great height (between 10 and 12.000 meters)

At such a height, were the fixed stars are always in sight, it is necessary to nevigate with the help of an instrument showing mechanically the "ship-position" without any pilot's calculation.-

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

To answer to th[illegible] particular necessity, th[illegible] compass built some years ago by Capt. Boyhov (Goerz) is only a first German trial.

On my "celeostata" the refraction has no influence at all, because the stars to be taken in observation are picked up in proximity of the zenith.

Both my instruments solve the cartographical problem, so far insol=ved by others. The variations connected with the Mercator's projection, or stereographical, are mechanically corrected.-

These summary hints cannot get any technician persuaded, but I can assure that the instrument shall convince experts and profanes.

To the expert - at the moment - I demand only one thing : trust on what I affirm, so that human lives be ensured.-

The complete demostration of this scientific truth, can and must be given only to the party that enables me to participate to its realization.

And this is what I actually requested from the A.M.G. trusting to be on the right way.

With regards

Dr. Petrillo Pasquale.

Address: Dr. Pasquale Petrillo
Via Dardanelli 54 B
Lido of Venice.

Dr Pasquale Petrill

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

Venezia 5/9/1945

Alla AIR FORSE SUB COMMISSION, A.C.

R O M E

Rispondo alla cortese del 31 Agosto u.s. Rif/ AFSC/INT/10 C I 696.

a) Ho 47 anni e mi occupo di scienze nautiche da ormai circa 30 anni. Capitano marittimo, Ufficiale di complemento nell R. Marine, dottore in scienze matematiche. La tesi di laurea le svolsi presso la R.Università di Padova, in astronomia.

Ho diverse pubblicazioni in idrografia. Nel 1935 fui premiato dall R.Accademia d'Italia, Facoltà Scienze.

Ho partecipato quale esperto a campagne idrografiche, una per conto del Comitato Talassografico Italiano.

Da circa 10 anni compio studi e ricerche per la soluzione più razionale del; problema del punto nave.

Questa in sintesi la mia attività scientifica, sostenuta oltre che dalla preparazione culturale, anche da una discreta facoltà inventiva.

I miei lavori, logicalmente, sorprendono anche tecnici di alto valore internazionale.

b) Sarei lieto di fornire disegni e calcoli circa i due strumenti offerti al Governo Militare Alleato, ma ciò richiederebbe, a tutela della mia priorità, le patenti (brevetti).

Il denaro occorrente per le patenti, quando l'avrò, l'impiegherò piuttosto e prima nella costruzione degli strumenti.

V'è in tutta questa mia attività qualcosa che non ha nulla a che fare col denaro.-

La costruzione del tracciatore di rotta è già a buon punto, nonostante le difficoltà economiche. Esso è costruito in lega di alluminio, (anticorodal) e misura circa cm. 40 x 60, cioè quasi metà di quello americano che poi non funziona per tutte le latitudini.

Il mio celestata riuscirà un perfetto strumento che offre il punto nave astronomico, esatto, agli aerei, sia sugli oceani sia sulle regioni polari.

426

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

a) Ho 47 anni e mi occupo di scienze nautiche da ormai circa 30 anni. Capitano marittimo, Ufficiale di complemento nell R. Marina, dottore in scienze matematiche. La tesi di laurea le svolsi presso la R.Università di Padova, in astronomia.

Ho diverse pubblicazioni in idrografia. Nel 1935 fui premiato dall R.Accademia d'Italia, Facoltà Scienze.

Ho partecipato quale esperto a campagne idrografiche, una per conto del Comitato Talassografico Italiano.

Da circa 10 anni compio studi e ricerche per la soluzione più razionale del; problema del punto nave.

Questa in sintesi la mia attività scientifica, sostenuta oltre che dalla preparazione culturale, anche da una discreta facoltà inventiva.

I miei lavori, logicalmente, sorprendono anche tecnici di alto valore internazionale.

b) Sarei lieto di fornire disegni e calcoli circa i due strumenti offerti al Governo Militare Alleato, ma ciò richiederebbe, a tutela della mia priorità, le patenti (brevetti).
Il denaro occorrente per le patenti, quando l'avrò, l'impiegherò piuttosto e prima nella costruzione degli strumenti.

V'è in tutta questa mia attività qualcosa che non ha nulla a che fare col denaro.-

La costruzione del tracciatore di rotta è già a buon punto, nonostante le difficoltà economiche. Esso è costruito in lega di alluminio, (anticorodal) e misura circa cm. 40 x 60,~~5~~30 cioè quasi metà di quello americano che poi non funziona per tutte le latitudini.

Il mio celostata riuscirà un perfetto strumento che offre il punto nave astronomico, esatto, agli aerei, sia sugli oceani sia sulle regioni polari.

426

Domani le grandi comunicazioni si svolgeranno ad alta quota, tra i 10.000 e i 12.00 metri.

A tale quota (dove le stelle fisse sono sempre visibili) occorre navigare coll'aiuto di uno strumento che dia il punto nave meccanicamente senza bisogno di calcoli da parte dell'uomo.

Per tali necessità la bussola astronomica costruita anni fa dal

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

Capitano Boyhov (Goerz) è appena un primitivo tentativo tedesco.

Nel mio celestata la rifrazione non ha alcuna influenza, perchè l'astro in osservazione è scelto in prossimità dello Zenit.

Entrambi i miei strumenti risolvono il problema cartografico, finora insoluto da altri. Le variazioni dipendenti dalla proiezione di mercatore o stereografica sono corrette meccanicamente.

Questi cenni sommari non possono convincere un esperto, però posso assicurare che gli strumenti convinceranno esperti e profani.

All'esperto io oggi chiedo una cosa sola: fede nel vero che affermo, perchè siano risparmiate vite umane.

La dimostrazione completa di questo vero scientifico posso e devo darla solo a chi mi fa almeno partecipe della realizzazione.

Questo del resto ho chiesto al Governo Militare Alleato e credo d'essere nella giusta via.

Con molta considerazione.

Indirizzo :
Dott. Petrillo Pasquale
Via Dardanelli 54 B
Lido Venezia.

Pasquale Petrillo

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

89a

From : Air Forces Sub Commission A.C., Rome.

To : Intelligence Section HQ. R.A.F. MED/ME

Date : 4th September 1945

Ref : AFSC/INT/10 c. I.698

PAPER PARACHUTE, INVENTED BY LT. REGOLI, AIMONE.

1. Reference is made to the following correspondence:-

a Our letter AFSC/INT/10c dated 18th January 1945 to you forwarding two lengthy documents on the above subject.

b Our letter AFSC/INT/10c dated 4th April 1945 requesting information, on behalf of LT. Regoli, as to the disposal of the documents in (a) above.

c Your letter MAAF/S/6761/INT dated 6th April '45 to Air Ministry A1. 2(g), Whitehall SW1. copy to this Sub Commission for information. This letter requested information regarding disposal of the above invention or return to your Headquarters of the documents concerned.

87a-88a-86a

2. We have now received a registered letter (see attached copy) from the inventor requesting the return of the documents as he wishes to submit them to another interested party.

3. In view of the length of time that has now passed it is requested that action be taken again with Air Ministry to obtain information as to whether A1. 2(g) are interested in the invention or intend to return it to the inventor.

423

424

T.G.N. PEARCE W/CDR.
AIR VICE MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

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

PAPER PARACHUTE, INVENTED BY LT. REGOLI, AIMONE.

1. Reference is made to the following correspondence:-

a Our letter AFSC/INT/10c dated 18th January 1945 to you forwarding two lengthy documents on the above subject.

b Our letter AFSC/INT/10c dated 4th April 1945 requesting information, on behalf of LT. Regoli, as to the disposal of the documents in (a) above.

c Your letter MAAF/S/6761/INT dated 6th April '45 to Air Ministry A1. 2(g), Whitehall SW1. copy to this Sub Commission for information. This letter requested information regarding disposal of the above invention or return to your Headquarters of the documents concerned.

2. We have now received a registered letter (see attached copy) from the inventor requesting the return of the documents as he wishes to submit them to another interested party.

3. In view of the length of time that has now passed it is requested that action be taken again with Air Ministry to obtain information as to whether A1. 2(g) are interested in the invention or intend to return it to the inventor.

423

424

T.G.N. PEARCE W/CDR.
AIR VICE MARSHAL,
AIR OFFICER COMMANDING.

All 13 Sept 45 Medine to A1 2g.

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

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

88a

C O P Y (TRANSLATION)

REGISTERED

Bologna, 29th August 1945

AIR

To : Air Forces Sub Commission
Allied Commission
R O M E

The undersigned REGOLI Aimone has the honour to submit the following:-

During the month of January 1945 the undersigned submitted voluminous records regarding the invention of "Paper Parachutes etc etc.". They were passed via the department of the Direction of Aeronautical Construction, Italian Air Ministry to the Air Forces Sub Commission under cover of the attached letter.

These documents were sent by the Air Forces Sub Commission to the Air Ministry at London.

In spite of the relative importance of this invention to both civil and military interests after several months I have still had no reply. The undersigned respectfully requests the return of his records containing valuable technical details and diagrams as he wishes, having the necessary official authority, to submit them to another foreign nation.

Thanking you and awaiting your reply.

Signed AIMONE REGOLI

Address:- Aimone REGOLI
c/o LAMAZZI
Via Castiglione 23
B O L O G N A

423

3/Sept/45

RACCOMAndata

Bologna, li 29 Agosto 1945

AIR

All' Air Forces Sub Commission
A.C.
R O M A

Il sottoscritto REGOLI Aimone si onora far presente quanto segue:

Nel mese di gennaio corrente anno tramite il Ministero dell'Aeronautica Italiano - Direzione delle Costruzioni Aeronautiche - con lettera di cui si allega copia, il sottoscritto presentò a codesta Air Forces Sub Commission un voluminoso incartamento relativo alla propria invenzione del titolo "Paracadute di carta ecc. ecc. "".-

Tale incartamento fu inviato da codesta Air Forces Sub Commission al Ministero dell'Aria Inglese a Londra.-

Sono ormai trascorsi numerosi mesi e poichè nonostante la rilevante importanza civile e militare del ritrovato non è stata data alcuna risposta in merito , il sottoscritto chiede subordinatamente la restituzione dell'incartamento contenente dati tecnici e descrizioni di particolare valore per lo scrivente il quale desidera ora - previa autorizzazione delle autorità competenti - offrire il ritrovato ad altra nazione estera .-

Ringrazia ed attende risposta.-

Vincenzo Regoli

==========

REGOLI Aimone presso Lamazzi Via Castiglione 23 BOLOGNA

422

See First File.

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

Il sottoscritto REGOLI Aimone si onora far presente quanto segue:

Nel mese di gennaio corrente anno tramite il Ministero dell'Aeronautica Italiano - Direzione delle Costruzioni Aeronautiche - con lettera di cui si allega copia, il sottoscritto presentò a codesta Air Forces Sub Commission un voluminoso incartamento relativo alla propria invenzione del titolo "Paracadute di carta ecc. ecc. "".-

Tale incartamento fu inviato da codesta Air Forces Sub Commission al Ministero dell'Aria Inglese a Londra.-

Sono ormai trascorsi numerosi mesi e poichè nonostante la rilevante importanza civile e militare del ritrovato non è stata data alcuna risposta in merito , il sottoscritto chiede subordinatamente la restituzione dell'incartamento contenente dati tecnici e descrizioni di particolare valore per lo scrivente il quale desidera ora - previa autorizzazione delle autorità competenti - offrire il ritrovato ad altra nazione estera .-

Ringrazia ed attende risposta.-

Aimone Regoli

REGOLI Aimone presso Lamazzi Via Castiglione 23 BOLOGNA

422

See First File.

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

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

COPIA

al W/CDR P. DE HANN
Ai Forces Sub Commission A.C.

Ministero dell'Aeronautica
Direzione delle Costruzioni Aeronautiche
Ufficio Studi

R O M A

Protocollo 8/039 / Cost.

Oggetto : Sig. Regoli Aimone

Le Forze Armate Italiane hanno avuto occasione nel passato di sperimentare il paracadute di carta realizzato dal Sig. Regoli Aimone; dato il buon esito delle prove si potè passare senz'altro alla costruzione in serie.

Questo Ministero ritiene necessario far noto quanto sopra a codesto A.F.S.C. considerando l'utile impiego che potrebbe trovare il paracadute in parola presso le Forze Alleate specie per rifornimenti aerei, senza tuttavia escludere la possobilità di lanci umane date le buone dote di sicurezza rilevate nel paracadute.

In considerazione dell'interesse che il materiale in questione può offrire, si prega codesto A.F.S.C. di voler ricevere il Sig. Regoli titolare del trovato, e sentire quanto il medesimo potrà esporre sull'argomento.

F:to IL DIRETTORE
(Col. G.A. r.i. U. Tolino)
F/to Ten.col. COLUMBA

421

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

FILE
81a

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION A.C. ROME
TO : INT.SECTION HQ. R.A.F. MED/ME
DATE : 29TH AUGUST 1945
REF. : AFSC/INT/IOC I635

CALZONI - INVENTION

The attached documents concerning an invention by Ing. Adriano Calzoni of C.Marconi 13, Turin have been forwarded to us by HQ. Piemonte Region A.M.G.

2. It is requested that if they are of no interest they be returned to the inventor.

PR/ENG/91 dated 7 Aug 45

T.G.N.PEARCE W/C
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING.

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

744

From: Air Forces Sub Commission, HQ. Allied Commission, ROME.

To: Italian Air Ministry, Gabinetto del Ministro. Segreteria.

Date: 25th August, 1945.

Ref: AFSC/INT/10(c)

Ing. Guido TALLEI

Referring to your letter 25017/4717 Coll. dated 23rd August, 1945, requesting information concerning the invention of the above-mentioned Enginner, you are hereby informed that all the documents originally supplied by Ing.Tallei were returned to him on 16th August, 1945 by this sub-commission.
The data was carefully examined by American and British authorities, but no technical information of present military or naval interest can be found in it. Apologies were tendered to the inventor for the inevitable delay incurred.

T.G.N. PEARCE, W/Cdr.,
Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding.

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

MINISTERO AERONAUTICA
GABINETTO DEL MINISTRO

Segreteria

Prot. N. 25017/4717 Gab

Roma, 2 AGO. 1945 1945

ALLA SOTTOCOMMISSIONE AERONAUTICA A. C.
(tramite Uff. Collegamento)
ROMA

OGGETTO: Ing. Guido TALLEI.-

L' Ing. Guido TALLEI ha trasmesso a questo Ministero copia del foglio di codesta Sottocommissione n.A.F.S.C./911/1/P.4 in data 9 agosto c.a., richiedendo il diretto interessamento di questo Ministero per avere notizie in merito ad un suo progetto di "siluro aereo" e di altri 5 progetti da lui direttamente presentati al Comando Alleato per l'esame.

2. Si prega codesta Sottocommissione di voler fornire, appena possibile, elementi per soddisfare la sopra indicata richiesta.

d'ordine
IL CAPO DI GABINETTO

418

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

120

From: Air Forces Sub Commission, HQ. Allied Commission, ITALY.

Date: 16th August, 1945

To: Ing.Guido TAILEI, via Ruggero Bonghi 19A, ROME.

Ref: AFSC/INT/10(c).

Inventions.

Returned herewith are five documents which you sent us and which deal with the following:-

(a) Flying torpedo
(b) Explosive meteor
(c) Thermodynamic Aviation Turbine
(d) Flying armoured car
(e) Flying M.T.B.

Also some notes and sketches concerning the utilisation of aircraft landing wheels as additional propulsive power, embodying the disc principle; a copy of the magazine "Popular Mechanics" and "Science and Life".

We have to inform you that this data has been carefully examined by American and British authorities, but that no technical information of present military or naval interest can be found in it.

It is regretted that the documents have been kept so long before being returned to you, but this is due to the fact that they were sent to America and England for examination.

417

for T.G.N. PEARCE, W/Cdr.
Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding.

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

110

From: Air Forces Sub Commission, HQ. Allied Commission, ITALY

To: Intelligence Section, HQ. R.A.F., MEDME., C.M.F.

Date: 13th August, 1945.

Ref: AFSC/INT/10(c).

Inventions of Guido TALLEI

Receipt is acknowledged of papers and drawings belonging to the above inventor under cover of your letter MEDME/S.6711/INT of 10th August, 1945.

In it you quote an extract from a letter concerning these documents by A.I.2.(g) Air Ministry in which they refer to a statement made by the Department of Commerce, Washington, but as we have not had a copy of this statement it is not possible for us to inform the above inventor of the decision reached concerning his inventions. It would be appreciated if a copy of this statement could be sent to us, or alternatively information from you stating whether or not his inventions are considered to be of value to the Allies.

for T.G.N. PEARCE, W/Cdr.
Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding.

416

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

I 639
100

From : Intelligence Section,
Headquarters, Royal Air Force, MED/ME., C.M.F.

To : Air Forces Sub Commission, HQ. Allied Commission, ITALY. ✓

Date : 14th August, 1945.

Ref : MEDME/S.6711/INT.

INVENTIONS OF GUIDO TALLEI

Reference your letter AFSC/INT/10/(c) dated 13th August 1945 attached hereto is a copy of statement made by the Department of Commerce, Washington referred to in our letter MEDME/S.6711/INT of 10th August 1945.

/s R.M. BARRINGTON, Squadron Leader
for Air Commodore
Chief Intelligence Officer
Headquarters
Royal Air Force
Mediterranean and Middle East

6105 15/8

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

COPY

690

Department of Commerce,
The National Inventors Council,
Washington 25.

June 29, 1945.

A.I.2.(g) Air Ministry,
Whitehall, S.W.1.
England.

Gentelmen:

This will refer to your memorandum of 17 May 1945 which bore your reference 2G/B2/247 concerning the attached inventive disclosures of Guido Tallei.

We have carefully examined this data and can find no technical information of present military or naval interest. For that reason we are returning the original data. Photostatic copies are being retained in this office in order to insure completion of our records butwe do not contemplate any further investigations of the subject matter.

Yours very truly,

(Sgd.) J.C. Green,
Chief Engineer.

Enclosures

414

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

T.623
680

From : Intelligence Section,
Headquarters, Royal Air Force, MEDME., C.M.F.

To : Air Forces Sub-Commission, HQ., Allied Commission.
ROME. (attention W/Cdr. PEARCE).

Date : 10th August 1945.

Ref : MEDME/S.~~2761~~6711/INT.

INVENTIONS GUIDO TALLEI

Reference previous correspondence on this subject we have received the following from A.I.2.(g) Air Ministry, Whitehall dated 1st August 1945.

"Further to our 2G/B2/247 of 17 th May, 1945, we enclose the Guido Tallei documents which have been returned to us by the Department of Commerce, Washington. For your information a copy of the covering letter is also enclosed."

2. The papers in question are forwarded for necessary action.

R.L. BARRINGTON, Squadron Leader
for Air Commodore
Chief Intelligence Officer
Headquarters
Royal Air Force
Mediterranean and Middle East

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

Posta Militare 3300. li 12 LUG. 1943 194 - A

Fusc
690

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

SEGRETERIA

UFFICIO "I"

Prot. N. 0/K 12932 Allegati

A/1ª A.F.S.C.
Intelligence Section
= R O M A =

Risposte al foglio del
Div. Sez. N.

OGGETTO: R.E.S.B.A. -

Allegato si rimette copia della lettera privata scritta dal Col. CREMONA Cesare Direttore della ex R.E.S.B.A riguardante i vari ufficiali Alleati che si sono interessati delle attività di Desenzano.=

IL CAPO DELL'UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota - Felice SANTINI)

Per ogni lettera deve trattare un solo argomento e indicare nella risposta il N. di Protocollo e la Divisione a cui si risponde

412

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. 1942 XXI

TENENTE COLONNELLO CREMONA ENRICO
Via Belluno 1
= R O M A =
Tel. 869910

NFSC / ent Sect 634

Carissimo Enrico,

affico alle Sig.ne Scalera questa mia lettera che ti prego di leggere con la massima attenzione e di cercare di farmi pervenire una risposta in merito.

1° SITUAZIONE - La mia situazione a Desenzano è ottima sotto tutti gli aspetti. Solo una ordinanza alleata di internamento in campo di concentramento potrebbe pregiudicarla. Il giorno 24 aprile ricevetti ordine di trasferirmi a Milano: non eseguì l'ordine, abbandonai l'Ufficio, restammo tutti - BONI, DIEMANN, ZEMBI, tutti tranne EULA che partì - a Desenzano nascosto per impedire una cattura da parte della G.N.R. o delle S.S. - presi contatti con i partigiani ai quali fornii armi. Il giorno 27 alle ore 13 passarono le prime camionette americane: il giorno 27 stesso alle ore 14 giunse una camionetta con un ufficiale americano ed alcuni patrioti a casa - abbracciai la famiglia e mi disponevo ad andarmene - Ma il Ten. della Marina Americana CREMEANS del Comitato Tecnico Alleato di Roma (non so bene se si chiami così ne so dove si trovi questo Comitato a Roma) mi chiese, con estrema cortesia una relazione sull'attività da me svolta. Mi disse che conosceva già la mia attività perchè messo al corrente da RINALDI. L'indomani mattina tornò con un ufficiale della R.A.F. il Ten. MOUNTH (?) che ripetè la richiesta per conto degli inglesi. Andando via, passarono per casa del Ten.ZAMBUTO Mauro (ex dipendente di RINALDI) e se lo portarono a Roma con loro dove trovasi tutt'ora. Chiesi subito informazioni in merito al locale Comitato di Liberazione Nazionale che non seppe fare altro che fornirmi i mezzi materiali e l'autorizzazione a stilare la relazione, cosa che io feci in modo molto succinto, dicendo, lealmente, tutto ma non precisando nulla. Il giorno 5 maggio ho consegnato copia della relazione al C.N.L. locale perchè si fosse reso responsabile della eventuale consegna agli Alleati. Alle ore 11,30 del 5 viene a casa mia il Col.SHILLITOE capo di un ufficio "Intelligence'S'" (è inglese e della R.A.F.) e mi chiede la relaz i one. Gli dico che non è ancora pronta - solo la 1^ copia completa era al Comitato - e che avesse mandato a ritirarla con regolare lettera di autorizzazione. Promette di inviare il giorno 8 il Cap. della R.A.F. PESSOLANO - Avverto subito il C.N.L. il giorno 6 si presenta, prima, al C.N.L. e poi a casa mia accompagnato da un componente del C.N.L. il Com.POLLASTRELLO della Marina Italiana di Milano che dichiara di essere inviato da Milano per autorizzare il C.N.L. a consegnare la relazione agli Alleati. Il giorno 8, puntualmente, si presenta il Cap.PESSOLANO e vado con lui al

411

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

affico alle Sig.ne Scalera questa mia lettera che ti prego di legge gere con la massima attenzione e di cercare di farmi pervenire una risposta in merito.

1° SITUAZIONE - La mia situazione a Desenzano è ottima sotto tutti gli aspetti. Solo una ordinanza alleata di internamento in campo di concentramento potrebbe pregiudicarla. Il giorno 24 aprile ricevetti ordine di trasferirmi a Milano: non eseguì l'ordine, abbandonai l'Ufficio, restammo tutti - BONI, DIEMANN, ZEMBI, tutti tranne EULA che partì - a Desenzano nascosto per impedire una cattura da parte della G.N.R. o delle S.S. - presi contatti con i partigiani ai quali fornii armi. Il giorno 27 alle ore 13 passarono le prime camionette americane: il giorno 27 stesso alle ore 14 giunse una camionetta con un ufficiale americano ed alcuni patrioti a casa - abbracciai la famiglia e mi disponevo ad andarmene - Ma il Ten. della Marina Americana CREMEANS del Comitato Tecnico Alleato di Roma (non so bene se si chiami così ne so dove si trovi questo Comitato a Roma) mi chiese, con estrema cortesia una relazione sull'attività da me svolta. Mi disse che conosceva già la mia attività perchè messo al corrente da RINALDI. L'indomani mattina tornò con un ufficiale della R.A.F. il Ten. MOUNTH (?) che ripetè la richiesta per conto degli inglesi. Andando via, passarono per casa del Ten.ZAMBUTO Mauro (ex dipendente di RINALDI) e se lo portarono a Roma con loro dove trovasi tutt'ora. Chiesi subito informazioni in merito al locale Comitato di Liberazione Nazionale che non seppe fare altro che fornirmi i mezzi materiali e l'autorizzazione a stilare la relazione, cosa che io feci in modo molto succinto, dicendo, lealmente, tutto ma non precisando nulla. Il giorno 5 maggio ho consegnato copia della relazione al C.N.L. locale perchè si fosse reso responsabile della eventuale consegna agli Alleati. Alle ore 11,30 del 5 viene a casa mia il Col.SHILLITOE capo di un ufficio "Intelligence'S'" (è inglese e della R.A.F.) e mi chiede la relaz i one. Gli dico che non è ancora pronta - solo la 1^ copia completa era al Comitato - e che avesse mandato a ritirarla con regolare lettera di autorizzazione. Promette di inviare il giorno 8 il Cap. della R.A.F. PESSOLANO - Avverto subito il C.N.L. il giorno 6 si presenta, prima, al C.N.L. e poi a casa mia accompagnato da un componente del C.N.L. il Com.POLLASTRELLO della Marina Italiana di Milano che dichiara di essere inviato da Milano per autorizzare il C.N.L. a consegnare la relazione agli Alleati. Il giorno 8, puntualmente, si presenta il Cap.PESSOLANO e vado con lui al C.N.L. che procede alla consegna della relazione. Il PESSOLANO firma regolare ricevuta - Scrivo subito un rapporto al Ministero ed attenda di approfittare del primo mezzo per il recapito.
Il giorno 12 appare sul "giornale di Brescia" l'ordine di presentazione a Brescia presso un Centro Affluenza e Raccolta.
Il giorno 14 sono a Brescia e consegno al Magg.R.A. CRESCONE il rapporto ed una copia della relazione con preghiera di inoltro.

../..

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

Il giorno 18 ritorna il Ten.CRUMBANS Charles accompagnato dal Liti Commander Anthony - Via Marzullo. Dicono di appartenere alla U.S.N.R. "S" Force Navy Sect. V Army - dicono che dovremo riprendere il lavoro o qui o al Sud o in America e che torneranno presto e porteranno ordini.

Il giorno 25 si presenta da me il Cap.DE GREGORIO dell'Ufficio "I" dello Stato Maggiore della R.Aeronautica accompagnato dal Ten.BRIGHETTI Aldo. Egli, alla presenza di ZEMBI, mi comunica che:

- sarebbe importante che il lavoro si riprenda sotto gli ordini della R.Aeronautica; egli, però, non ha istruzioni in merito e me le farà avere entro una settimana;
- Tutto il personale già appartenente alla Div. Studi Esperienze deve intendersi tutt'ora in servizio e pertanto non può allontanarsi da Desenzano;
- La R.Aeronautica provvederà a corrispondere gli assegni a partire dal 1°Maggio fin quando non verrà decisa la posizione di stato.

Ho consegnato al Cap.DE GREGORIO copia del rapporto al Ministero e della Relazione.

Il 22 si presenta il Ten. di Vascello BONETTI Carlo della R.Marina il quale ritira una copia della Relazione. Egli dichiara che:

- Agli Alleati interessano i nostri studi;
- Egli è ufficiale di collocamento con il Magg.LAMOND della Royal Marine.

Il 28 va ZEMBI a Milano e riferisce che verrà prossimamente a Desenzano il Col.TOLINO per definire la faccenda.

Il 4 viene a desenzano il Ten.Col.FILIPPONI da Milano. Non ha niente per me e mi consiglia di andare a Milano. Egli mi riferisce che gli americani hanno prelevato da Milano 2 casse contenenti le mie relazioni ed i miei studi. Queste due casse furono preparate il 23 aprile e non si sapeva se erano state portate via da EULA e se erano andate perdute.

Come vedi, sono bloccato, con tutti i miei dipendenti e non abbiamo né notizie né istruzioni sul da farsi. Ho saputo TOLINO è a Roma al Ministero. Sarebbe necessario ed urgente interperlarlo - è un mio caro e antico amico - su quanto ne pensi il Ministero perchè noi potessimo regolarci in merito e cioè se possiamo o non allontanarci da qui.

Qualora TOLINO non potesse darti notizie né ne potesse avere dallo S.M. bisognerebbe ricercare ZAMBUTO o uno degli ufficiali Alleati di Roma e sapere qualche cosa da loro.

Tutto il personale non ha più soldi e si impone una rapida soluzione; bisogna, in caso negativo, metterlo in libertà e fargli raggiungere le sedi di provenienza dove, coi parenti, si possono arrangiare. Qui non c'è assolutamente lavoro per loro.

2° SITUAZIONE ECONOMICA MIA - Non avendo riscosso un anticipo di 6 mensilità elargito a tutti gli ufficiali, abbiamo dato fondo a tutte le nostre economie. Sono rimasto con:

- i soldi per mangiare fino a tutto il

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 783017

- sarebbe importante che il lavoro [illegible]
la R.Aeronautica; egli, però, non ha istruzioni in merito e me le farà avere entro una settimana;
- Tutto il personale già appartenente alla Div. Studi Esperienze deve intendersi tutt'ora in servizio e pertanto non può allontanarsi da Desenzano;
- La R.Aeronautica provvederà a corrispondere gli assegni a partire dal 1°Maggio fin quando non verrà decisa la posizione di stato.

Ho consegnato al Cap.DE GREGORIO copia del rapporto al Ministero e della Relazione.

Il 22 si presenta il Ten. di Vascello BONETTI Carlo della R.Marina il quale ritira una copia della Relazione. Egli dichiara che:
- Agli Alleati interessano i nostri studi;
- Egli è ufficiale di collocamento con il Magg.LAMOND della Royal Marine.

Il 28 va ZEMBI a Milano e riferisce che verrà prossimamente a Desenzano il Col.TOLINO per definire la faccenda.

Il 4 viene a desenzano il Ten.Col.FILIPPONI da Milano. Non ha niente per me e mi consiglia di andare a Milano. Egli mi riferisce che gli americani hanno prelevato da Milano 2 casse contenenti le mie relazioni ed i miei studi. Queste due casse furono preparate il 23 aprile e non si sapeva se erano state portate via da LULA e se erano andate perdute.

Come vedi, sono bloccato, con tutti i miei dipendenti e non abbiamo né notizie né istruzioni sul da farsi. Ho saputo TOLINO è a Roma al Ministero. Sarebbe necessario ed urgente interperlarlo - è un mio caro e antico amico - su quanto ne pensi il Ministero perchè noi potessimo regolarci in merito e cioè se possiamo o non allontanarci da qui.

Qualora TOLINO non potesse darti notizie né ne potesse avere dallo S.M. bisognerebbe ricercare ZAMBUTO o uno degli ufficiali Alleati di Roma e sapere qualche cosa da loro.

Tutto il personale non ha più soldi e si impone una rapida soluzione; bisogna, in caso negativo, metterlo in libertà e fargli raggiungere le sedi di provenienza dove, coi parenti, si possono arrangiare. Qui non c'è assolutamente lavoro per loro.

2° SITUAZIONE ECONOMICA MIA - Non avendo riscosso un anticipo di 6 mensilità erargito a tutti gli ufficiali, abbiamo dato fondo a tutte le nostre economie. Sono rimasto con:
- i soldi per mangiare fino a tutto il mese in corso;
- L.18.000 in contanti di riserva per spese di viaggio;
- L.18.000 in titoli di Stato (prestito redimibile) mi occorrono quindi di urgentissimamente 30 o 40 mila lire in prestito che io spero che mi possa lasciare Nino se passerà da Desenzano; diversamente non saprei proprio come fare. Invoco da voi questa rimessa di danaro assolutamente necessaria. Pescate fra le mie cose e vendete se non avete una tale cifra in cassa fra quello che ho lasciato e quello che avrete potuto incassare dall'affitto della casa.

../..

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

3° RIENTRO A ROMA - Io preferirei rientrare a Roma, se non si riprende il lavoro con gli Alleati. Desidero sapere quanto c'è di vero su tutto ciò che si racconta circa violenze incobulte di popolo contro elementi che non hanno, viceversa, alcuna responsabilità. Desidero anche sapere chi c'è in casa mia, come sta la casa e le cose, e se c'è la possibilità di sloggiare l'attuale inquilino. entro un mese dal nostro rientr-o. Ho saputo dalle Scalera i costi della vita - spaventosi - ma io penso che chi non ha voglia di lavorare non mangia. Come ho detto già, Nino ha deciso di rientrare a Roma. Se non si conclude nulla con gli Alleati o con l'Aeronautica, io penso ugualmente di lasciare Desenzano ed in attesa di venire a Roma spostarmi a Reggio da Dina.

4° INFORMAZIONI - Desidererei un quadro approssimativo della mia situaz ione economica; quato liquido, quanta roba vendibile e per quale entità è rimasta nelle vostre mani etc. insomma un quadro generale della mia attuale posizione economica (per es. io ho lasciato una Laica che mi dicono valga centomila lire oggi; è vero?).

5° SITUAZIONE POLITIC A - Come sono considerato nel mio quartiere? Qui tutti sanno quanto io abbia fatto in pro degli italiani e contro la collaborazione con i tedeschi. La popolazione ci vuol bene e non ha fatto il minimo atto di ostilità. A Roma? nel nostro quartiere? ho saputo che si era diffusa la voce della mia fucilazione da parte dei tedeschi - Questa è una buona cosa.

Esaurita la serie delle notizie varie veniamo a quelle nostre. Tutti sempre benissimo. Laia è passata (o passerà) in 3^Liceale. Gianni (bellissimo e mascalzone) è passato in 2^elementare. Sofia, un po sciupata dalle appressioni, s'agita nei vari mestieri di moglie, madre cameriera etc. Tutti impazienti di ritornare in santa pace a casa nostra vicino ai nostri cari dei quali abbiamo sempre, ardentemente, sentita la mancanza.

Quando potremo, in fine, riabbracciarci? Tutti i miei baci

C E S A R E

Carissimi,
non ho altro da aggiugere a ciò che ha detto Cesare solo vi preciso che nel vendere non andate subito agli oggetti personali di biancheria e pellicceria mi serve per es. macchina fotografica, cassetta di liquori, eventualmente tappeti. Il resto rappresenta per noi il bene e il sostentamento dei figli. Meglio sarebbe se voi ci faceste un prestito per es. di 40.000 lire, che poi speriamo poter risolvere con voi al più presto. Noi di satute bene, ma vi assicuro che stare senza quattrini è per me un gran br utto pensiero, ne sappiamo a chi rivolgerci. Unica speranza e il passaggiodi qui di Nino, ma si farà vedere davvero? Abitiamo in Villa Bosio a Desenzanino, facciamo i bagni al lago e coltiviamo un vasto orto intorno a casa.

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

penso che chi non ha voglia di lavorare non mangia. Come ho detto già, Nino ha deciso di rientrare a Roma. Se non si conclude nulla con gli Alleati o con l'Aeronautica, io penso ugualmente di lasciare Desenzano ed in attesa di venire a Roma spostarmi a Reggio da Dina.

4° INFORMAZIONI - Desidererei un quadro approssimativo della mia situaz ione economica; quato liquido, quanta roba vendibile e per quale entità è rimasta nelle vostre mani etc. insomma un quadro generale della mia attuale posizione economica (per es. io ho lasciato una Laica che mi dicono valga centomila lire oggi; è vero?).

5° SITUAZIONE POLITIC A - Come sono considerato nel mio quartiere? Qui tutti sanno quanto io abbia fatto in pro degli italiani e contro la collaborazione con i tedeschi. La popolazione ci vuol bene e non ha fatto il minimo atto di ostilità. A Roma? nel nostro quartiere? ho saputo che si era diffusa la voce della mia fucilazione da parte dei tedeschi - Questa è una buona cosa.

All 1408

Esaurita la serie delle notizie varie veniamo a quelle nostre. Tutti sempre benissimo. Iaia è passata (o passerà) in 3^Liceale. Gianni (bellissimo e mascalzone) è passato in 2^elementare. Sofia, un po sciupata dalle appressioni, s'agita nei vari mestieri di moglie, madre cameriera etc. Tutti impazienti di ritornare in santa pace a casa nostra vicino ai nostri cari dei quali abbiamo sempre, ardentemente, sentita la mancanza.

Quando potremo, in fine, riabbracciarci? Tutti i miei baci

C E S A R E

Carissimi,
non ho altro da aggiugere a ciò che ha detto Cesare solo vi preciso che nel vendere non andate subito agli oggetti personali di biancheria e pellicceria mi serve per es. macchina fotografica, cassetta di liquori, eventualmente tappeti. Il resto rappresenta per noi il bene 409 il sostentamento dei figli. Meglio sarebbe se voi ci faceste un prestito per es. di 40.000 lire, che poi speriamo poter risolvere con voi al più presto. Noi di satute bene, ma vi assicuro che stare senza quattrini è per me un gran brutto pensiero, ne sappiamo a chi rivolgerci. Unica speranza e il passaggiodi qui di Nino, ma si farà vedere davvero? Abitiamo in Villa Bosio a Desenzanino, facciamo i bagni al lago e coltiviamo un vasto ortor intorno a casa.
Vi abbraccio

SOFIA

Sono in grande ansia per i miei . Datemi notizie di mia madre e delle mie sorelle.=

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

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

Posta Militare 3300, li 10 LUG. 1945 194 - A

I 436
624

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
SEGRETERIA
UFFICIO "I"

All' A.F.S.C.
Intelligence Section
= ROMA =

SEGRETO

Risposta al foglio del

Prot. N. 12609 Allegati : 7 Div. Sez. N.

OGGETTO : : Relazione sull'attività sperimentale del RESPA.-

Si trasmettono, in allegato, le sottoelencate relazioni sull'attività sperimentale del RESPA :

- Relazione sull'attività sperimentale svolta dalla costituzione del C.E. al 30/4/1944 ;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di giugno 1944 ;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di luglio 1944 ;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di agosto 1944 ;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di settembre 1944 ;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di novembre 1944;
- relazione sull'attività sperimentale del mese di gennaio 1945.=

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten. Col. Pil. [illegible] SANTINI)

408

N/12

Gli ogni lettera dell'ufficio si può erogare nella risposta
il N. di Protocollo e la Divisione a cui si riferisce.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomeccanico 1942 XXI

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

624

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE
SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA
DIREZIONE GENERALE TECNICA
CENTRO ESPERIENZE R.E.S.B.A.

RELAZIONE ATTIVITA' SPERIMENTALE

del mese di agosto 1944

PREMESSA - Anche questo mese è stato caratterizzato da una ridotta attività sia degli Uffici che delle Officine per la frequenza degli allarmi, per un bombardamento di Desenzano (giorno2) per la necessità di aderire ad una nuova richiesta del locale Kommendatur di cessione per la durata di 10 giorni del 20% della mano d'opera in forza al Reparto e per il noto incidente provocato dai Tedeschi con l'occupazione temporanea dell'Aeroporto.
L'Officina non dispone di alcun tornitore; le varie commesse, quindi, restano sospese; dei due tornitori inviati dalla Diretecnica, l'uno assunto a Milano, ha il giorno dopo abbandonato il posto, l'altro venuto da Venaria, è ripartito di sua iniziativa come risulta dai rapporti inviati alla Diretecnica.
Per quanto si riferisca alla sistemazione della sala prova motori e turbine per siluri si è riusciti, pur con molta fatica e con mezzi di ripiego ma con lieve spesa (L.11.000 circa) a rimettere in efficienza il vecchio compressore giungendo ad ottenere aria compressa a 170 atmosfere a funzionamento continuo. Si sta studiando ora la istallazione del banco - freno speciale su progetto della Ditta Renzi.
Proseguono le ricerche ed i progetti di decentramento.

SILURI - Si è sperimentata, sottoponendo a prova statica, una sistemazione di riscontri in legno e ferro, sull'armatura del siluro W per il montaggio dell'impennaggio "D.I.1".
E' stata redatta la relazione N.16 dal titolo "Anello di sospensione per siluri "W".

407

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

SILUROTTI - Non sono ancora pervenuti i silurotti. E' stato montato e messo in condizione di funzionare il traguardo Cadringher del quale è altresì pervenuta l'istruzione per l'uso.

L'Aviere Petralli non ha fatto più ritorno all'Aeroporto N.21.

AEROIMPENNAGGI - Prosegue la costruzione di N.100 esemplari di aeroimpennaggio "G.I.9".

Sono state ultimate le prove statiche su l'aeroimpennaggio "D.I.1" ed è stata redatta la Relazione N.18 in merito.

E' stata ultimata la serie di disegni (dal 1191 al 1220) del relè per stabilizzatore "Ci".

E' stata progettata la modifica della piastrina di unione dell'aeroimpennaggio "D.I.1" (Des.N.1269)

E' stato ultimato il progetto dell'aeroimpennaggio a grande stabilità trasversale "D.I.5" (dal 1221 al 1240) derivato dal "D.I.1" in seguito ai risultati delle prove statiche eseguite su di esso.

E' stato ultimato il progetto dell'aeroimpennaggio a grande stabilità trasversale "D.I.4" (dal 1241 al 1268) per siluro (frenante a sgancio meccanico).

E' quasi ultimata la costruzione di due esemplari sperimentali di aeroimpennaggio "D.I.2" (frenante esplosivo) per silurotto W. Mancano ancora alcuni particolari metallici per difficoltà di approvvigionamento materiali.

Si è iniziata la costruzione dell'aeroimpennaggio "D.I.3" (frenante-meccanico) per silurotti.

Si è iniziata la costruzione dell'aeroimpennaggio "D.I.4"

406

BOMBE - La preparazione delle esperienze sulle bombe aerotrainate "B.B.T." ha subito un rallentamento; nel mentre si è in attesa di ordini in merito dalla Direteenica, si sta procedendo alla costruzione del verrivello speciale da montarsi a bordo del velivolo. Gli inventori Scodellari e Pesarin sono assenti; l'uno risulta ammalato, l'altro sinistrato.

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

ESPERIENZE VARIE - Traguardo Tomaselli (D.T.T.)

Sono stati ultimati i disegni costruttivi del Gruppo D (dal 31 al 41) e si è iniziata la costruzione presso l'Officina del R.E.S.E.A. di alcuni particolari del Traguardo "D.T.T." e di modelli per fusione in bronzo ed alluminio ; si è proceduto anche all'acquisto di parti di ricambio (motorino, klakson ecc.) il lavoro prosegue abbastanza speditamente.

Esperienze Anastasi (D.A.V.)

Si è iniziata la costruzione di un'apparecchiatura sperimentale per la determinazione della trasmissione a distanza di vibrazioni attraverso l'aria.

ESAME INVENZIONE - Sono state esaminate le seguenti invenzioni:

1°) Siluro aereo della Ditta Pignone

E' stata redatta la Relazione N.17

2°) Serie invenzioni Sig.Gennari A

E' in corso l'esame delle varie invenzioni.

ATTIVITA' DELL'OFFICINA DEL REPARTO - L'Officina ha totalizzato:

a) per l'Aeroporto

N.12 commesse per un totale di 1685 ore di lavoro.

b) per il 3° R.R.C.

N.6 commesse per un totale di 215 ore di lavoro.

c) per il 2° R.E.S.E.A.

N.27 commesse per un totale di 3101 ore di lavoro.

Nelle cifre suddette è compresa l'attività della Officina 405 Bendoni.

Si nota dal complessivo delle orelavorative come, pur essendo aumentato il personale operaio rispetto ai mesi di giugno e di luglio, il numero delle ore lavoratice sia sensibilmente diminuito, (da 5053 giugno 5722 luglio e 5001 agosto) pur essendosi addebitate le ore di allarme alle rispettive commesse.

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

Nel mese di settembre, invece, le ore di allarme verran-
no conteggiate a parte.-

6 Settembre 1944/XXII

IL CAPO DEL REPARTO
F.to Ten.Col.G.A.R.I. CREMONA Cesare

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE

SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA

DIREZIONE GENERALE TECNICA

CENTRO ESPERIENZE III° REP.R.C.

ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DAL I° AGOSTO 1944

AL 31 AGOSTO 1944

R E L A Z I O N E N.29

I° Siluri R.C.
Sono stati definiti e messi in lavorazione 2 esemplari di modellini siluri-nave, nella scala 1:1000, con le varianti riscontrate necessarie in base alle prove su precedenti esemplari di modellini analoghi.

2° Siluretti
E' stata eseguita, in data 4/9/44 un lancio della sagoma in legno del siluretto W con velivolo Re/2005 sul campo dell'Aeroporto n°5 = Il lancio è stato eseguito per la prova del paracadute stabilizzato tipo R.I.30. Il completamento è stato regolare come è riportato nella relazione N.27 in data 9/8/944.=
E' stato disposto che i rinforzi, eseguiti sull'esemplare di paracadute impiegato, siano estesi anche agli altri della serie sperimentale in costruzione presso la Ditta S.N.I.P.A.=

3° Dispositivo di ricupero siluri a forte spinta negativa
Il primo prototipo è stato sperimentato e messo a punto con prove di immersione a fermo nel lago. E' stato quindi montato nella parte poppiera di una sagoma di siluretto, per la prova di lancio da aereo.

4° Proiettori a bengala
E' stata predisposta la prova con N°12 proiettori, piazzati nella zona intorno all'Aeroporto n°5. Sono stati preparati n.100 artifizi illuminanti per la prova.
La prova non ha potuto avere luogo a causa della sospensione dei voli.

403

5° BOMBETTE ANTIAEREE
E' stata eseguita la prova di lancio di un fascio di n°4 bombette con velivolo Re/2005 sull'Aeroporto n°5.
Il comportamento è stato regolare, come è riportato nella relazione n°26 dell'8/8/944.
Sono stati quindi preparati n°2 fasci, di 4 bombette ciascuno, per una prova completa di lancio con velivolo Re/2005 nel campo dell'Aeroporto n°5.
La prova non ha potuto essere eseguita per la sospensione dei voli.

6° Lavorazione siluri
E' stata continuata la revisione e la messa a punto delle armi di x

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

esercitazione e delle attrezzature del laboratorio.
E' stato provato il moto compressore JUNCKERS che funziona regolarmente.
E' stato approvvigionato un tubo lanciasiluri ed altro materiale per la linea di lancio.

7° Prove varie

E' stata ripetuta laprova della mitragliatrice BARDELLI apportando le modifiche ed i perfezionamenti suggeriti dalle esperienze eseguite.

7 Settembre 1944

IL CAPO REPARTO
F.to Ten.Col.G.A.R.I.RINALDI Livio)

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE

SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA

DIREZIONE GENERALE TECNICA

CENTRO ESPERIENZE R.E.S.E.A.

= = = = = = = = = =

RELAZIONE ATTIVITA' SPERIMENTALE

del mese di luglio 1944

PREMESSA - Questo mese è stato caratterizzato da una ridotta attività sia degli Uffici che delle Officine per la grande frequenza di allarmi, per un bombardamento di Desenzano (giorno 14) e per la successiva necessità di aderire ad una richiesta del locale Kommandantur di cessione per la durata di 15 giorni del 30% della mano d'opera in forza al Reparto.
Si sono subiti iniziati i tentativi di decentramento di una aliquota del Reparto e del Magazzino.
Sono in corso trattative e progetti di decentramento.

SILURI - Si sono ultimati tre progetti di gancio di sospensione per siluri (D.G.S.S.I.; D. - G.S.S.2.; D-G.S.S.3) e si è redatta la Relazione N.16 sulle caratteristiche di tali tipi di ganci.
- Si è proceduto alla istallazione sperimentale su l'armatura di un siluro "W" dei riscontri per il montaggio dei nuovi aeroimpennaggi.

SILUROTTI - Siluretti "W" - non sono ancora pervenuti i siluretti promessi dalle autorità Tedesche; è pervenuto il Traguardo "Cadring gher; non è ancora rientrato l'aviere Petrulli.- 401

AEROIMPENNAGGI - prosegue la costruzione di n.100 esemplari di aeroimpennaggi "D.I.9"
- Sono state eseguite prove statiche su l'aeroimpennaggio "D.I.1" montato su siluro "W".
- Prosegue la costruzione di N.2 esemplari di aeroimpennaggio frenante "D.I.2".
- Si è ultimato il progetto dell'aeroimpennaggio a grande sta-

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

bilità trasversale con dispositivo frenante ed attacco meccanico e sgancio ad inerzia.

- E' stata completata la Relazione N.9 sul calcolo delle traiettorie aeree di silurotti variamente frenati per velocità di lancio di 550 600 e 650 Km/m.
- E' stata ultimata la Relazione N.12 descrittiva dell'aeroimpennaggio "D.I.1" a grande stabilità di rollio.
- E' stata ultimata la Relazione n.14 descrittiva dell'impennaggio frenante per siluro "7".
- E' stata ultimata la Relazione N.15 descrittiva dello stabilizzatore "Ci" per aeroimpennaggi.

BOMBE

- a) Bombe aerotrainate - Si è proseguito lo studio della proposta di invenzione dei, Signori "Pesarin e Scodellari" - Sono state redatte le Relazioni Nri.8; N.11 e N.13 in merito. Si è proceduto alle esperienze pratiche di comportamento del cavo di traino all'urto contro ostacoli - Si è proceduto alla costruzione di un modello in scala al vero di bomba che è stato sottoposto alle prove aerodinamiche presso il Politecnico di Torino. Sono stati costruiti N.3 stampi per bombe di esercitazione, in cemento, di vari coefficienti balistici. Sono state colate in cemento 2 bombe. Si è ultimato il progetto di uno speciale verricello di traino del quale si è, altresì, iniziata la costruzione.

ESPERIENZE VARIE - Traguardo Tomaselli - E' stato ultimato il progetto ed è stata compilata la Relazione N.10 su tale tipo di traguardo per il tiro in picchiata - X

Si è iniziata la ricerca del materiale per la costruzione dei primi due esemplari sperimentali.

400

ATTIVITA' DELL'OFFICINA DEL II REPARTO

L'Officina ha totalizzato:

a) per l'Aeroporto

N.9 commesse per un totale di 2291 ore di lavoro

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

b) per il 3° Reparto R.C.

N.4 commesse per un totale di 346 ore di lavoro

c) per il 2° R.E.S.P.A.

N.23 commesse per un totale di 3085 ore di lavoro

In queste cifre è compresa altresì l'attività della Officina Bendoni.

7 Agosto 1944-XXII

IL CAPO DEL REPARTO

F.to Ten.Col. A.A.R.I. CREMONA Cesare

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

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DAL 1° AL 31/7/944

III° REPARTO R.C.

1° Siluri R.C.

E' in corso di allestimento una sagoma di siluro avio W. per il lancio da alta quota con bomba di R.C. a paracadute per controllare la installazione di lancio.

2° Silurotti

Sono stati eseguiti n°2 lanci di prova della sagoma in legno di silurotto W., con velivolo Re 2005 sul campo dell'Aeroporto n°5.

I lanci delle prove sono riportati nelle relazioni n°19 e 20, in data 14/7/44.

Sono state ordinate le modifiche di lavorazione dei paracadute per rinforzare la parte centrale che si è dimostrata, in entrambe le prove, insufficientemente robuste.

3° dispositivo di recupero siluri a forte spinta negativa

E' stata ultimata la costruzione del primo esemplare e ne sono state iniziate le prove di funzionamento e le rettifiche dei veri congegni per la definitiva messa a punto.

4° Proiettori a bengala

E' stata ultimata la costruzione del lotto di n°200 candeloni illuminanti da parte della Ditta Scagnolari di Lissone.

5° Bombette antiaeree

E' stata eseguita una prova di lancio di unfascio di n°4 bombette con velivolo Re 2005 sul campo dell'Aeroporto n°5.

I risultati sono riportati nella relazione n°21 in data 14/7/44.

In base ai risultati della prova è stato messo in lavorazione un gruppo di altre n°4 bombette con paracadutini - freno del corpo metallico maggiorati e con opportune modifiche del sistema di attacco del paracadutino stesso.

398

6° Lavorazione dei siluri

E' stata messa a punto l'attrezzatura per la revisione delle armi (banchetto guidasiluri, banchetto piatto pendolo, banco di bilanciamento ecc.) ed è stata eseguita la revisione e le riparazioni di n°5 armi, alcuni delle quali avariate nel bombardamento subito nella sede di Gorizia.

E' in corso il montaggio di un compressore Junkers per siluri da funzionare a terra per il caricamento delle armi revisionate.

E' in corso il montaggio di prova di un compressore Radaelli da installare sul pontone di lancio per le prove in acqua.

7° Varie

E' stata fatta la prima prova dello sparo della mitragliatrice Bardelli calibro 20.

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

I risultati sono illustrati nella relazione n°25 in data 7/8/44

Aeroporto n° 21 F.a.c. 867 lì 9/8/44

F.to Ten.Col. G.A.R.I. RINALDI Livio

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE

SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA

DIREZIONE GENERALE TECNICA

CENTRO ESPERIENZE R.B.S. E.A.

RELAZIONE ATTIVITA' SPERIMENTALE DEL MESE

DI SETTEMBRE 1944

PREMESSA - L'incidente italo-tedesco del 25 agosto e la conseguente incertezza nell'avvenire del Centro, hanno rallentato tutta l'attività del Reparto.

In ottemperanza agli ordini ricevuti dalla Diretecnica, si è proseguito soltanto il lavoro in corso evitando spese per acquisto di materiali, sospendendo quello di acquisto di materie prime di scorta ecc.

Il lavoro degli operai è stato ridotto, dalla 2^ quindicina ad 8 ore di lavoro giornaliero sospendendo, quindi, quello straordinario e lasciando chiusa l'officina nei giorni festivi.

Una cospicua parte dell'attività degli Uffici è stata dedicata alle operazioni di controllo delle consistenze dei materiali, di contabilità per il successivo versamento al Costituito Magazzino del Centro, e di verifica della gestione del materiale. Tutta la contabilità è aggiornata alla fine del mese.

Si è naturalmente, sospesa ogni attività nei riguardi della installazione del banco freno speciale (progetto Ditta Ranzi-Legnano) per motori e turbine siluri.

Non si sono presentati al Centro i due torpitori destinati dalla Diretecnica.

SILURI Si è in attesa di ordini circa lo studio del metodo di lancio di siluri impiegati con aeroplani da caccia (foglio n.II/S.50 del 10/8/XXII).

SILUROTTI Non sono pervenuti i silurotti "Y" nè è pervenuta risposta al foglio 11058 del 21/7/XXII inviato dalla Diretecnica al Sotto-

396

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

Segretariato della Marina.-

AEROIMPENNAGGI - Prosegue la costruzione dei n.100 aeroimpennaggi "G.I.9" per quanto si riferisce alle parti metalliche.
Si è sospesa la costruzione delle parti in legno dato che nelle scorte di materiale avuto in assegnazione non vi è disponibilità di pioppo o abete sufficientemente stagionato; la Direzione Tecnica - che in un primo tempo ne aveva autorizzato l'acquisto al libero commercio - ha ora sospeso l'acquisto.
E' stata rinviata la ultimazione della costruzione dei due esemplari sperimentali di aeroimpennaggio frenante ad attacco ad esplosivo "D.I.2" per mancanze di tornitori.
Prosegue la costruzione di due esemplari sperimentali di aeroimpennaggio frenante ~~xxxxxxxxxxxx~~ ad attacco ad inerzia "D.I.3".
Prosegue la costruzione di due esemplari sperimentali di aeroimpennaggio frenante per siluri "D.I.4".
Si è in attesa di ricevere istruzioni dalla Direzione Tecnica in merito alle caratteristiche di frenamento degli aeroimpennaggi sia per silurotti che per siluri.

BOMBE - E' ultimata la lavorazione del verricello per le esperienze di traino in volo di bombe sospese ("S.P.";) si è presentato uno degli inventori, Pesarin, con lettera del Col. Benedetti della Commissione Tecnica di Bergamo che ha espresso il parere di eseguire le esperienze a terra ed ha comunicato di aver preso l'iniziativa di richiedere l'aereo e l'autorizzazione tedesca ai voli. Al Ministero dell'Economia Corporativa sono stati richiesti cm.60 di nastro di acciaio che non è stato possibile trovare sul mercato. Si resta in attesa di ordini della Direzione Tecnica richiesti col foglio II/I439 del 9 settembre.

395

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

E' stata compilata la Relazione n.19 dal titolo: "Comportamento di bombe sostenute da cavi all'urto contro velivoli".

ESPERIENZE VARIE - Traguardo Tomaselli - Sono stati ultimati i disegni costruttivi del complesso "C" (c.ri dal 42 ad 89). E' stato passato ordine di costruzione in duplice esemplare dei complessi "B" e "C" alla Ditta Bugada f. di Asiago e di n.3 motorini elettrici alla Ditta Marelli di Milano. E' stato provveduto al ritiro del rimanente materiale. Prosegue la costruzione presso l'Officina del Reparto salvo per le parti da tornire per mancanza di mano d'opera.

Esperienze Anastasi B.A.V. Prosegue la costruzione della apparecchiatura sperimentale "D.A.V. Lo stato d'avanzamento dei lavori è dell'80%.

ESAME INVENZIONI - E' stato completato l'esame delle invenzioni proposte dal Sig.Gennari Attilio e di è redatta la Relazione n.20 dal titolo: "Proposte varie di invenzioni del Sig.Gennari Attilio".

VARIE - E' stato progettato e disegnato (Dis.dal n.1270 al 1279) un tendicinghia per il compressore d'aria per la sala prova motori e turbine per siluri.

ATTIVITA' DELL'OFFICINA DEL REPARTO - L'Officina ha totalizzato:

a) per l'Aeroporto:
n.17 commesse per un totale di 1441 ore di lavoro

b) per il 3° Reparto R.C:
n.4 commesse per un totale di 71 ore di lavoro

c) per il 2° R.E.S.P.A.
n. 24 commesse per un totale di 2903 ore di lavoro.

Nelle cifre suddette è compresa l'attività della Officina Bendoni.

In base agli ordini ricevuti si è proceduto allo sgombero dell'Officina Bendoni, tale sgombero è stato ultimato il 30 settembre.

394

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

Dal complessivo delle ore di effettivo lavoro eseguito si nota una diminuzione rispetto al precedente mese di agosto. Questo fatto è imputabile alla soppressione del lavoro ~~xx~~ straordinario a partire dal 15 settembre.
Durante il mese di settembre sono andate perdute n.348 ore lavorative per 22 allarmi.

I° ottobre 1944-XXII

IL CAPO DEL REPARTO
F.to Ten.Col.G.A.R.I. CREMONA Cesare

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE
SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA
DIREZIONE CENTRALE TECNICA
CENTRO ESPERIENZE

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DAL III° REPARTO R.C. DURANTE IL PERIODO 1°-30 SETTEMBRE 944/XXII

I° Siluri R.C.
Iniziato l'approntamento di n°4 boette alta quota. Si attende il materiale ordinato alla Ditta Allocchio & Bacchini per la definitiva messa a punto.
Costruiti due ricetrasmettitori per collegamenti in sede di esercitazione.

2° Silurotti
Costruite n°2 sagome in legno-cemento, una di queste munita di dispositivo di ricupero D.2.
Preparate le parti in legno per la costruzione di altri 8 silurotti.
Costruita sagoma in lamiera di un silurotto.

3° Proiettori a Bengala
Le prove non hanno ancora potuto aver luogo per la sospensione dei voli.

4° Bombette antiaeree
Sono sospese le prove definitive con i 2 fasci di bombette già preparati nel mese precedente, per la stessa ragione del cap.3°.

5° Lavorazione Siluri
Revisionati i bilanciati n°3 siluri. Ad uno di essi è stato applicato il dispositivo R.C.
Continua la messa a punto del tubo lanciasiluri; sono in corso di montaggio il comando della leva di registro e applicazioni varie dipendenti dal nuovo tipo di siluro da lanciare.
Terminata la costruzione della zattera ricupero siluri.
Revisionata e messa a punto la pompa del palombaro.
Revisione del compressore d'aria Redaelli.

6° Armamento
a) Mitragliatrice Bardelli
Ripetute le prove e portate modifiche al percussore perfezionati l'estrattore e leve di sblocco con modifiche suggerite dalle prove eseguite.
b) Razzo illuminante C.S.A.
Iniziata la costruzione di un prototipo sperimentale.

7° Varie
a) Riparazione di una lancia a 8 remi - b) Lavori per la messa in efficienza della nuova sede decentrata.

Aeroporto n°21p;d;c.8671130/9/44/XXII

IL CAPOREPARTO
(T.Col.G.A.R.I.RINALDILivio)
COMANDANTE DI CORVETTA - F.toGiovanni Marazi

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE
SOTTOSEGRETARIATO DI STATO PER
L'AERONAUTICA

Direzione Generale del Genio Aeronautica

Divisione Studi ed Esperienze - Z.E.S.E.A.

RELAZIONE ATTIVITA' SPERIMENTALE DEL MESE DI NOVEMBRE 44

I - PREMESSA - L'attività sperimentale ha proseguito normalmente il suo sviluppo, per quanto si sia accentuata in questi ultimi giorni l'attività aerea nemica nella zona di Desenzano. Si sono totalizzati, infatti, durante le ore lavorative del mese ben 49 allarmi aerei.-

2 - SIRRI - Nessuna variante al programma.-

3 - SILUROTTI - Si è provveduto al ritiro di n.2 siluretti "T" ma si è saputo che essi erano già stati avviati a Desenzano.Si sta procedendo a rintracciare la località ove questi siluretti siano andati a finire.-

Si è iniziato lo studio ed il progetto della base di lancio che verrà discusso con il Com.Marazio per la definizione di esso.-

Si è ripreso in pieno lo studio del siluretto "G.I.u. 391
Sono stati nuovamente collazionati i disegni di Guidonia e quelli dell'I.N.M. E' stata redatta una relazione in merito.-

4 - AEROTRENINGGI - "G.I.9" - E' stato approvvigionato il faggio necessario alla costruzione delle parti in legno, prosegue la lavorazione delle parti metalliche.

- "D.I.2" - E' stata ultimata l'apparecchiatura per le prove statiche che verranno subito iniziate.

- "D.I.3" - Prosegue la costruzione delle parti metalliche; e ultimata quella delle parti in legno.-

- "D.I.4" - E' ultimata la costruzione delle parti in legno dei primi due esemplari e prosegue quella delle parti metalliche, è stata ordinata alla Officina della Di-

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

- vibrazione una piccola serie di n. aeroimpennaggi "D.I.4" dei quali otto richiesti dalla D.C.d.G.
- "D/I.5" - Prosegue la costruzione dei due primi impennaggi sperimentali. E' ultimata la parte in legno.-

5 - POLARE - Nessuna variante rispetto alla precedente relazione.-

6 - ESPERIENZE VARIE -"D.I.T.". In seguito al collocamento in congedo del Maresciallo Tomaselli è stata redatta una relazione in merito allo stato dei lavori ed al programma per l'avvenire.
- "D.A.V." - Nessuna variante rispetto alla precedente relazione.-
- "D.G.V." - Si è ultimato il progetto di dispositivo sperimentale relativo alla prima proposta di invenzione del Sig.Gennari (vedere relazione n.20 allegato 1).-

7 - ESAME INVENZIONE - Ricevuti i responsi della Commissione Tecnica per l'esame delle Invenzioni e del 3° Reparto, è stata redatta la Relazione n.27 dal titolo "Proposte varie di invenzioni del Sig. Gennari Attilio - Relazione Definitiva".-

390

8 - VARIE - Si è proceduto al calcolo di una serie di traiettorie di lancio di vari tipi di corpi di vario coefficiente balistico in assenza di portanza. Si è redatta la relazione n.25 dal titolo "Traiettorie in assenza di portanza della velocità di 550 Km/h.-
- Si sono definite le caratteristiche elettromeccaniche del relè per lo stabilizzatore di rollio e si è redatta la relazione n.26 dal titolo "Relè per stabilizzatore elettrico "Ci".
- Si è provveduto a rintracciare e calcolare e tabellare dati di uso corrente (aria tipo, viscosità cinematica, coefficienti di resistenza di fili e cavi a vari numeri di Reynolds ecc.).
- Si è iniziata la istallazione della sala per esperienze chimiche.-

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

9 - ATTIVITA' DELL'OFFICINA - L'Officina ha totalizzato nel mese di novembre:

a) per il Comando Servizi:
n.19 commesse per un totale di 1169 ore di lavoro

b) per il 3° Reparto R.C.:
n.2 commesse per un totale di 30 ore di lavoro

c) per il 2° Reparto E.S.R.A.:
n.35 commesse per un totale di 3222 ore di lavoro.

Durante il mese sono andate perdute n.1578 ore lavorative per 49 allarmi.-

In seguito ad ordine del Capo Divisione la Direzione dell'Officina è passata alle sue dirette dipendenze.-

389

1 Dicembre 1944-XXII

IL CAPO REPARTO

F.to T.Col.CREMONA dott.ing.prof.Cesare)

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

RELAZIONE MENSILE SULLA ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA

3° REPARTO R.C. = MESE DI NOVEMBRE =

SEZIONE SILURI

1) - Costruita una sagoma di siluro da m.5.46.=
2) - Approntati due impennaggi con paracadute per lancio di siluro da m.5.46 a parametri maggiorati.=
3) - In corso di costruzione n°8 sagome da m.5.46 di peso variabile da 650 a 920 Kg.=
4) - Continuano la messa a punto e le modifiche necessarie al tubo di lancio per siluri.=
5) - Continuano le riparazioni ai siluri da mettere in efficienza.=
6) - In data 20/11 è stato iniziato il corso siluristi.=
7) - Sono continuati i lavori di sistemazione della Sede decentrata di Lonato con la costruzione di un rifugio e assestamento dei locali.=

SEZIONE RADIO

1) - Costruzione di un voltometro elettronico di tipo speciale.
2) - Messa a punto di un gruppo carica batterie.
3) - Esecuzione di un ricevitore sperimentale per radiocomando con modifica di un trasmettitore ad onde ultracorte per renderlo adatto alla modulazione su frequenza ultraacustica.
4) - Esecuzione impianti di sistemazione del laboratorio.
5) Costruzione di un alimentatore anodico per piccoli trasmettitori.

SEZIONE ARMAMENTO

1) - Continuano la messa a punto e le modifiche alla mitra da 20 sistema "Bardelli".
2) - Continuati i disegni di progetto del cannone automatico da 47 sistema "Bardelli".

IL CAPO DELLA SEZIONE

F.to Capitano Corv.- MARAZIO Giovanni

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

RELAZIONE MENSILE SULLA ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DAL
3° REPARTO R.C. = MESE DI NOVEMBRE =

SEZIONE SILURI

1) - Costruita una sagoma di siluro da m.5.46.=
2) - Approntati due impennaggi con paracadute per lancio di siluro da m.546 a parametri maggiorati.=
3) - In corso di costruzione n°8 sagome da m.546 di peso variabile da 650 a 920 Kg.=
4) - Continuano la messa a punto e le modifiche necessarie al tubo di lancio per siluri.=
5) - Continuano le riparazioni ai siluri da mettere in efficienza.=
6) - In data 20/11 è stato iniziato il corso silurisbti.=
7) - Sono continuati i lavori di sistemazione della Sede decentrata di Lonate con la costruzione di un rifugio e assestamento dei locali.=

SEZIONE RADIO

1) - Costruzione di un voltometro elettronico di tipo speciale.=
2) - Messa a punto di un gruppo carica batterie.=
3) - Esecuzione di un ricevitore sperimentale per radiocomando con modifica di un trasmettitore ad onde ultracorte per renderlo adatto alla modulazione su frequenza ultrasonica.
4) - Esecuzione impianti di sistemazione del laboratorio.
5) - Costruzione di un alimentatore anodico per piccoli trasmettitori.

SEZIONE ARMAMENTO

1) - Continuano la messa a punto e le modifiche alla mitra da 20 sistema "Bardelli".
2) - Continuati i disegni di progetto del cannone automatico da 47 sistema "Bardelli".

IL CAPO DELLA SEZIONE

F.to - Capitano Corv.- MARAZIO GIOVANNI

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

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE

Sottosegretariato per l'Aeronautica

Direzione Generale Tecnica

CENTRO ESPERIENZE R.E.S.D.A

= [redacted] =

386

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SPERIMENTALE

del mese di Giugno 1944

PREMESSA - Sono stati ultimati i lavori di sistemazione del laboratorio fotografico. Esso ora è in grado di soddisfare a tutte le esigenze sia del Centro che dell'Aeroporto.-
Proseguono i lavori di sistemazione dell'Officina siluri e della sala prova motori.

SILURI - Si è iniziato il progetto di una braga elastica, di una braga fissa e di una sospensione a campanella per siluri (istallazione sul G.55).
- è stata ultimata la Relazione N.5 dal titolo "Il lancio dei siluri dagli aerei".

SILUROTTI -Per quanto si riferisca ai silurotti:

a) silurotti "W"

- si è tutt'ora in attesa che pervengono al Centro Esperrienze i due silurotti "W" promessi dalle Autorità Tedesche; da quanto risulterebbe (Cap.Kruger) i due silurotti sarebbero già stati spediti da Fiume;
- si è dovuto sospendere lo studio per la sistemazione del silurotto "W" sotto il "G.55" perchè:
  a) mancava il traguardo Cadringher,
  b) non è rientrato ancora dalla licenza il disegnatore incaricato dello studio aviere Petralli Franco.

b) silurotti "S.E."

- si sono presi contatti con la Ditta Rumi di Bergamo ed è

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

stata redatta la relazione N.6 sulla attività de la predetta Officina e sulle possibilità di fornire all'Aeronautica silurotti "S.B.";

c) <u>siluriotto "G.I.u.45"</u>

- sono stati collazionati tutti i disegni del siluro in oggetto, che erano stati trasportati da Roma;

385

<u>AEROIMPENNAGGI</u> - è stata iniziata la costruzione in serie (1° lotto 100 esemplari) dell'aeroimpennaggio "G.I.9"; tale costruzione, però, prosegue con esasperante lentezza per le difficoltà che si incontrano nell'approvvigionamento dei materiali enormi difficoltà si sono incontrate nell'approvvigionamento del compensato; non si riesce a trovare sui mercati vicini (Brescia e Verona) nè il cirmolo nè il faggio nè - in via subordinata - l'abete di 1^ scelta (questo ultimo si venderebbe a 9.000 - 10.000 lire al metro cubo al libero commercio!) Altrettante difficoltà si incontrano nell'acquisto delle parti metalliche. Quel poco di materiale che si trova sul mercato a prezzi altissimi non risponde alle necessità e richiede un lavoro di macchine prolungato ed importo uno sfrido eccessivo - non si posseggono buoni tedeschi per l'acquisto di metalli (ferro, rame, bronzo, alluminio etc.) che faciliterebbero l'acquisto sul mercato

- è stata ultimata ~~x xxxxxxxxxxxx~~ la costruzione dei primi due aeroimpennaggi sperimentali a grande stabilità trasversale tipo "D.I.1" con dispositivo ad elettrocomando "C_i"; non si è potuto procedere al loro montaggio perchè non si sono trovate sul mercato viti a dado; queste verranno ancora ricercate o saranno espressamente costruite.-

-: si è iniziata la costruzione dei primi due aeroimpennaggi sperimentali a grande stabilità trasversale "D.I.2 F_e" con dispositivo frenante ed attacco ad esplosivo;

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

- si è quasi ultimato il progetto dell'aeroimpennaggio sperimentale a grande stabilità trasversale tipo "D.I.3 Fm" con dispositivo frenante, attacco meccanico e sganciio ad inerzia;
- è stata completata la relazione N.7 del titolo "Aeroimpennaggio "G.I.9" per siluri e silurotti W; S.I.; S.B.42; F5;
- sono state calcolate le traiettorie aeree di silurotti "W" variamente frenati per velocità di lancio di 500 - 550 - 600 Km/h.-

384.

ESPERIENZE VARIE - Traguardo Tomaselli

- è stato ultimato il progetto di massima del traguardo; è in corso la collazione dei disegni d'insieme.-

- Bombe aerotrainate

- è stato iniziato l'esame della proposta di invenzione dei Signori Scodellari e Pesarin; si è proceduto a:
  a) calcolo delle catenarie di equilibrio di cavi di vario diametro con bombe di vario coefficiente balistico;
  b) alla redazione di una relazione in merito;
  c) al progetto di bolbetta aerotrainata;
  d) al disegno di bombette in cemento di vario calibro per esperienze preliminari;
  e) all'esame delle possibilità pratiche di impiego del sistema;

ATTIVITA' DELL'OFFICINA DEL REPARTO

L'Officina ha totalizzato:

a) per l'Aeroporto;
   N.22 commesse per un totale di 1916 ore di lavoro
b) per il 3° Reparto R.C.
   N.13 commesse per un totale di 841 ore di lavorxo

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

c) per il R.E.S.D.A.

n.20 commesse per un totale di 3098 ore di lavoro

In queste cifre è compresa altresì l'attività dell'Officina Bendoni.-

383

IL CAPO DEL REPARTO

F.to Ten.Col. G.A.R.I. CREMONA Cesare

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

SOTTOSEGRETARIATO PER L'AERONAUTICA
DIREZIONE GENERALE TECNICA
CENTRO ESPERIENZE III° REP.R.C.

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DAL I° AL 30/6/44
III° REPARTO R.C.

382

1° Siluri R.C.
Sono state eseguite n°5 serie di parti meccaniche per la trasformazione di siluri normali in siluri R.C.

E' stato rimesso in efficienza un ricevitore R.C. e provato a mezzo della apposita apparecchiatura di controllo.

2° Siluretti
E' stata completata la costruzione di n°2 esemplari di paracadute frenante stabilizzato del diametro di m.1 con le rispettive custodie e ne è stato preparato un montaggio di prova su di una sagoma in legno di siluretto W, da sperimentare con lanci dal velivolo Re 2005.

E' stata iniziata la lavorazione per la costruzione di sagomedi siluretto in cemento a legno.

3° Dispositivo di recupero siluri a spinta fortemente negativa
E' stato ultimato il disegno definitivo ,aggiornato delle varianti riscontrate necessarie in base alle prove pratiche ed è stato messo in lavorazione uno dei n°10 esemplari, commissionanti,lavorazione che è prossima ad essere ultimata.

4° ~~Rxxxxxxxx~~ Proiettori a Bengala
E' stato eseguito un rivestimento sperimentale di n°2 proiettori con lastre di Eternit e di n°1 proiettore con lastre di Populit intonacato con malta di cemento per evitare danno alle parti in legno durante la combustione dei candeloni illuminanti.

E' stata eseguita una prova dimostrativa di funzionamento del sistema di n°4 proiettori,installati nel campo dell'Aeroporto n°5,prova a cui hanno presenziato rappresentanti italiani e germanici della difesa contraerea. I risultati delle prove sono riportate nella relazione n°663/2e in data 30/6/944

5° Bombetta Antiaerea
E' stata eseguita la prova di lancio a fascio di n°4 bombette antiaeree sul campo dell'Aeroporto n°5.
Il lancio è stato eseguito con velivolo S.79 Silurante dalla quota di m.1000.
I risultati dellaprova sono riportati nella relazione n°17 in data 10/6/944. - In base ai risultati della prova, sono stati apportati i necessari perfezionamenti al complesso e sono stato approntate oltre n°4 bombette per lancio a fascio da velivolo Re 2005.

Aerop.n°21 Lì 15/7/944

F.to Ten.Col.G.A.R.I.RINALDI Livio

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

RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SPERIMENTALE
SVOLTA DALLA COSTITUZIONE DEL C.E. AL 30/4/1944-XXII

II REPARTO S.P.A.

-PREMESSA - E' stato provveduto - superando difficoltà di ogni genere ed in particolare quella della mancanza assoluta di mezzi di trasporto - alla organizzazione dei mezzi necessari al normale svolgimento dell'attività sperimentale ed in particolare è stato necessario provvedere alla sistemazione di:.

381

un ufficio tecnico
una officina ebanisto-elettro-meccanica
una officina siluri
una sezione foto-cinematografica

Tranne l'officina siluri non ancora a punto, sia l'ufficio tecnico che l'altra officina sono state sistemate e dotate del materiale necessario al loro funzionamento.
Resta ancora da sistemare una sala prova motori e turbine per siluri che è in via di studio e di allestimento.-

I° SILURI

Nel frattempo, per quanto si riferiva ai siluri si è provveduto a :

- rintracciare, ordinare e collazionare una serie dei disegni costruttivi del siluro W per aerei (avionas W) ed al rifacimento dei mancanti; il lavoro è stato ultimato;
- recuperare ed accontonare congegni o parti di siluro per esperienze ed applicazioni varie;
- ridisegnare l'impennaggio G.I.9 per siluri W;
- studiare la sistemazione dell'impennaggio a stabilizzazione G.I.13 C. e dell'aletta G.I. 14 C. sui siluri W.-

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

- riparare, revisionare, verniciare e mette a punto n. 24 impennaggi "W" necessari ai lanci del Nucleo Addestramento Aerosilurenti.-

2° SILUROTTI

In seguito agli ordini impartiti direttamente dal Sottosegretario e dalle istruzioni ricevute dalla Diretecnica si è ripreso l'esame dell'impiego dei silurotti e precisamente:

a) SILUROTTI W

- si è analizzato il problema del frenamento procedendo al calcolo di un gruppo di traiettorie di lancio con vari dispositivi di frenamento;
- si è proceduto allo studio ed al progetto di massima dell'impennaggio frenante D.I.2 a distacco ad esplosivo;
- si è proceduto allo studio ed al progetto di massima dell'impennaggio frenante D.I.3 a distacco ad inerzia ed idrodinamico;
- si è analizzata la sistemazione dell'impennaggio G.I.9 per la successiva applicazione del paracadute frenante in istudio presso il 3° Reparto R.C.

b) SILUROTTO "G.I. u.45"

In relazione alla eventualità di poter riprendere la costruzione del silurotto "G.I.u.45" in costruzione presso la Ditta Contin alla data dell'8 settembre, si sono recuperati ed accantonati:

- tutti i disegni costruttivi
- tutti i manufatti
- tutte le sagome

Sono in via di collazione i disegni - Si stanno riprendendo i contatti con le Ditte e con la Diretecnica.-

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

c) SILUROTTO C.N.A.

Si è ricercata, ma inutilmente, la serie di disegni del silurotto "C.N.A."

Si è riuscito solo a trovare:

- il complessivo (sista esterna) dell'arma con impennaggio aereo C.N.A.;
- il complessivo (in 4 tavole) del compressore dell'ossigeno C.N.A.

d) SILUROTTO "S.B."

Sono state assunte informazioni circa la situazione del silurotto S.B. - di gran lunga migliore del silurotto "W" - che, prima dell'8 Settembre era costruito da varie piccole Ditte in parti staccate ed era montato presso l'Arsenale di S.Bartolomeo (La Spezia) sotto la direzione del Ten.Col.A.N. Masciulli.-

E' risultato che la costruzione dei silurotti in una edizione adatta ai mezzi d'assalto della Marina (X Flottiglia Mas), è stata ripresa presso la Ditta R.U.M.I. (che d'altra parte, già eseguiva le fusioni in bronzo per parti di siluri per conto del Silurificio Whithead) sotto la Direzione dello stesso Ten.Col.Masciulli.-

Verranno, quanto prima, ripresi contatti con la Ditta R.U.M.I. e con il Ten.Col.Masciulli per esaminare la possibilità di produzione di quel tipo di silurotto dato che non dovrebbe - nel quadro organizzativo tedesco - essere ripresa la produzione dei silurotti "W" presso i silurifici italiani.

3° BOMBE

a) bomba C.3 F.

Da quanto sarebbe apparso durante la riunione tenutasi a Desenzano (ed alla quale hanno partecipato il Sig.Colon-

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

nello Rizzi, Ten.Col.Bonzano, Ten.Col.Cadringher) l'impiego delle bombe antinave non presenterebbe un particolare interesse. Pure il loro impiego con velivoli da caccia, invece dei costosissimi e difficilmente approvvigionabili silurotti, presenta - almeno dal punto di vista speculativo - un grande interesse.

Si è richiesto alla Direteonica la restituzione di n.6 bombe C.3 F giacenti a Guidonia e trasportate, per nostra richiesta ed a cura dei tedeschi, in luogo sicuro (foglio n. S/21/I 4 del 6-4-XXII). Si resta in attesa di comunicazioni.

b) Moto bomba F.F.F.

E' stata prestata assistenza all'Aeronautica Tedesca per quanto si riferiva a le riprese cinematografiche delle traiettorie aeree delle motobombe F.F.F. Si sarebbe voluto altresì rilevare dalle cinematografie i dati necessari al rilevamento delle traiettorie, ma purtroppo nulla ancora è pervenuto al Reparto dall'Ufficio Cinematografico del Gabinetto (Milano) che ha dovuto, per gli ordini impartiti dal Sottosegretariato inviare quì personale e macchine cinematografiche, che ha eseguito le riprese e che si è assunto il compito di provvedere al loro sviluppo ed alla loro stampa.-

4° ESAME PROPOSTE, BREVETTI ED INVENZIONI

Sono state esaminate e si sono stese le relative relazioni - le seguenti invenzioni:

a) Calzolari = progetto aerocannone antinave
b) Muti = progetto proiettile a razzo

378

5° LAVORI VARI

Sono stati eseguiti presso le dipendenti officine i seguenti lavori:

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

per il 2° Reparto -

- riparazione, revisione e verniciatura di n.24 impennaggi "W" per siluro "W";
- costruzione di attrezzature necessarie alle officine ed ai laboratori del Reparto;

per il 3° Reparto R.C.

- assistenza al Reparto R.C. e costruzione di vari dispositivi particolari;

per l'Aeroporto

- costruzione di infissi, mobili e suppellettili varie; manutenzione impianti aeroportuali.-

24 maggio 1944-XXII

IL CAPO DEL REPARTO

F.to T.Col.G.A.R.I.Cremona Cesare

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

RELAZIONE IN MERITO ALL'ATTIVITA' SPERIMENTALE SVOLTA DALLA COSTITUZIONE DEL CENTRO ESPERIENZE AL 30/4/944-XXII

III REPARTO R.C.

1° = SILURI R.C.

a) Recupero materiale R.C.

E' stato recuperato a Gorizia ed a Fiume il materiale per siluri radiocomandati (boette riceventi, teste di siluro, filo, ecc.) non distrutto alla data dell'8 settembre, materiale che potrà consentire la ripresa entro breve tempo delle prove di radio-comando per siluri da alta quota; nonchè la preparazione di un gruppo di armi R.C. per lancio da bassa quota.-

b) Dispositivo di radiocomando a tempo

E' stato messo allo studio ed è in corso di realizzazione presso la Ditta Basili di Milano un esemplare di dispositivo per il radio-comando a tempo dei siluri R.C., dispositivo illustrato per le sue caratteristiche funzionali e costruttive nella relazione in data 31/1/44-XXII.

c) Modellini siluri R.C. - Nave

E' stata sperimentata una coppia di modellini siluro R.C. - nave per prove dimostrative e per l'addestramento all'impiego del personale di volo. In base alle prove eseguite, è stata definita l'attrezzatura di una sala riservata al funzionamento dei modellini suddetti in condizioni di impiego del siluro al vero.

Sui modellini del siluro è stata studiata una modifica consistente nell'adozione di due velocità: una corrispondente a 300 Km/h in scala 1 - 1/1000 ed uno corrispondente a 60 Km/h ne la stessa scala.-

La prima rappresenta la velocità del siluro, prima del suo imbatto in acqua, la seconda rappresenta la velocità di avanzamento del siluro nella corsa marina, quando è regolato per un percorso di Km.5%.

E' in corso di realizzazione un campione di tale modifica presso la ditta Natini di Milano.-

376

d) Comando elettrico interno di angolazione dei siluri e siluretti, mediante il motorino di R.C.

E' stato studiato un circuito di comando elettrico attraverso un solo filo unipolare dell'angolazione del siluro, mediante il motorino R.C. con ripetizione dell'angolazione sul cruscotto, oppure sul traguar-

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

do di puntamento.-

Presso la Ditta Bacchini Milano = è in corso l'approvvigionamento di una piccola serie sperimentale di nº 5 coppie di motorini di comando e di ripetizione, mediante i quali sarà realizzata praticamente lo studio teorico già definito.-

2º = SILUROTTI

a) Applicazione del paracadute stabilizzato alla frenatura del silurotto W.

E' stato eseguito il disegno del paracadute stabilizzato per frenatura del silurotto W e del suo attacco e sistemazione sull'arma, conforme a studi ed a prove già fatte in precedenza. Sono stati ordinati nº2 campioni di paracasute alla Ditta SNIPA e sono state messe in lavorazione nº10 coppie di ganci presso l'Officina Bendoni, requisita e attrezzata dal Centro Esperienze IIº Reparto.-

b) Silurotto C.N.A.

Sono stati eseguiti dal Ten.Col.Rinaldi sopraluogo presso la Ditta C.N.A. Isottoa Fraschini e Caproni per la ricerca dei materiali ancora esistenti che consentiranno la eventuale ripresa della lavorazione e delle prove. - E' stato confermata l'esistenza dei materiali fondamentali (serie dei pezzi di fusione e relativi modelli) presso la Ditta Isotta Fraschini (promemoria in data 23/3/1944).-

3º = DISPOSITIVO DI RICUPERO SILURI A SPINTA FORTEMENTE NEGATIVA

E' stato eseguito lo studio di un dispositivo di ricupero siluri a spinta fortemente negativa a cavetto e galleggiante, illustrato nella relazione trasmessa con lettera in data 6/4/1944 nº262/2d.-

E' stato realizzato un esemplare presso la Ditta Lenzini-Brescia - che è stato sperimentato e messo a punto presso i laboratori del Reparto.

L'esito delle prove è stato soddisfacente (relazione in data 6/4/44) ed è stata ordinata l'esecuzione di nº10 esemplari (per nº5 teste di prova) alla Ditta Franzoni - Desenzano -

4º = PROIETTORE A BENGALA

E' stato progettato un tipo di proiettore a bengala di costruzione prevalentemente in legno, per l'avvistamento degli aerei in volo 375 il mascheramento della zona del bersaglio dalla luce lunare, o di artifizi illuminanti.-

Il dispositivo è illustrato nella relazione in data 19/2/44.-

Di tali proiettori è stato fatto costruire un gruppo di nº20 presso la Ditta Denamati e Ditta Loda di Desenzano.-

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

Sono state eseguite prove di funzionamento, prima di un solo esemplare e di ~~un~~ giorno per controllare il comportamento pratico del proiettore e poi di un gruppo di n°4 esemplari , di notte e con un aereo in volo, sull'Aeroporto n°5. I risultati della prima prova notturna eseguita sono riportati nella relazione trasmessa con foglio n° S.11/2e in data 1/5/44.-

5° = BOMBETTA ANTIAEREA

E' stato preogettato un tipo di bombetta antiaerea a paracadute e cavetto di sospensione per il lancio dai velivoli da caccia.

Sono stati realizzati e messi a punto alcuni esemplari di prova con i mezzi di reparto ed è stata fatta una prima prova in volo sull'Aeroporto n°5. -

I risultati sono riportati nella relazione in data 26/2/1944.=

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

ATTIVITA' DEL I° REPARTO DALLA COSTITUZIONE

FINO AL 30/IV/1944-XXII

SOPRALUOGO AI LABORATORI AERODINAMICI E STRUTTURALI E MOTORISTICI

- Si è effettuata una visita ai laboratori aerodinamici e strutturali del Politecnico di Torino e delle Ditte Breda e Piaggio; nonchè una visita all'Ufficio Tecnico della FIAT per rendersi conto delle possibilità di lavoro di questi enti nel campo scientifico sperimentale e per gettarek le basi di una collaborazione col Centro Esperienze.-

RICHIESTA DI LAVORO AI LABORATORI AERODINAMICI E STRUTTURALI

- In base alla visita e alle conversazioni di cui sopra sono state fatte le seguenti richieste di programmi di lavoro e di ricerche:

I - Al Politecnico di Torino

- raccolta di curatteristiche aerodinamiche di profili moderni ed elevati valori del numero di Reynolds;
- raccolta di caratteristiche di ipersostentatori e freni aerodinamici;
- ricerche sulla reazione dei gas di scarico;
- refrigerazione di cilindri in aria rarefatta e refrigerante.-

2 - Alla Ditta Breda

- rilievo delle pressioni nei profili laminari e Davies;
- comportamento degli ipersostentatori su detti profili.-

3 - Alla Ditta Piaggio

- influsso delle eliche sulla stabilità dei polimotori;
- ricerche su radiatori.-

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

4 - Alla Ditta FIAT

- esame del comportamento elastico e di robustezza di 5 ali di G.55 per diversi valori del rapporto del momento torcente al momento flettente.-

Si attendeva di ricevere precise proposte da parte degli enti interessati per poter riferire a codesta Direzione Generale e chiedere l'autorizzazione per eventuali contributi finanziari.-
Senonchè non tutti gli enti interpellati hanno ancora risposto ed altri, che pure avevano aderito alla richiesta, riservandosi d'inviare il programma dettagliato delle ricerche, non sono più in condizione di collaborare; così, si ritiene, è della ditta Breda ed è pure della Ditta Piaggio, che a causa del trasferimento delle sue officine da Finale Ligure a Ceva ha smontato e trasferito le attrezzature della propria galleria aerodinamica.
La FIAT ha invece inviato il programma richiesto, dando incarico all'Aeronautica d'Italia di definire esattamente il materiale e il personale occorrente per la ricerca, in modo da rendere possibile la richiesta di eventuali autorizzazioni alle autorità competenti. L'Aeronautica d'Italia non ha però fornito finora queste notizie.-
Il Politecnico di Torino ha comunicato di aver iniziato la raccolta delle caratteristiche dei moderni profilari e si è riservato di inviare un programma di ricerche sulle vibrazioni delle ali e su altri argomenti.-

IL CAPO DEL I° REPARTO
(Ten.Col.G.A.R.I. A.EULA)

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

515

From: Headquarters, M.A.A.F., R.A.F., C.M.F.

To:-Air Forces Sub-Commission, H.Q. Allied Commission. 100a

Date:- 19ty. July 1945.

Ref;-MAAF/2813/PH,

COCANARI CINE CAMERA.

Receipt is acknowledged of your letterAFSC/INT/10C/1n447 dated 16th. July 1945.

2. Enquiries have been made by this Headquarters to DD Photos, Air Ministry, to ascertain if any decision has been reached regarding the above Camera.

3. Any information received will be forwarded to you in due course.

J W Berry

(J.W. BERRY) F/Lt.
for Deputy Air commander-inChief,
Mediterranean Allied Air Forces.

ALLIED FORCES SUB-COMMISSION 21/7/45 E390 DIRECTORY & DOCTRINE INT

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

From : Party 'A', No. 1 Field Intelligence Unit, R.A.F., C.M.F.

To : Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission, Rome.
Copy to : Headquarters, No. 1 Field Intelligence Unit, R.A.F.

Date : 13th. July, 1945.

Ref : AFU/A/46/Int.

File AFSC/INT/10c

Receipt of your letter AFSC/INT/10 A/ I 577 dated 5th. June, 1945 is acknowledged and your enclosure is returned.

Item 3. is of some interest as this appears to be the same brake shut was briefly described in our Party 'A' Technical Report No. 28. If further details are available of the method of - (1). opening of the parachute, and (2). Jettisoning it and the bail-unit after hitting the water, such information would be appreciated.

E239 20/7/45

INT

G.R. Shellabear

G.R. SHELLABEAR, Wing Commander,
Party 'A'
No. 1 Field Intelligence Unit.

Technical Civilian Expert.

371

Sent 6 Sets

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

I 377

494

I A

PARACADUTE PER ALTA VELOCITA'

a) P R E M E S S A:

E' noto che gli inconvenienti presentati dai paracadute, nei lanci di persone ad alta velocità, sono essenzialmente due, e cioé:

1° - eccesso di forza frenante al momento di apertura del paracadute, forza vincolata dal rapporto $\frac{V/s^2 \; P}{V/c^2}$

dove F é la forza frenante.
V/s é la velocità al momento di apertura del paracadute.
V/c é la velocità di caduta a regime.
P é il peso complessivo uomo e attrezzatura.

2° - colpo di frusta, che si verifica al momento dell'apertura del paracadute.

Nel lancio di corpi che debbono seguire una traiettoria aerea esente da oscillazioni trasversali, in particolare dei siluri per aereo, il paracadute può essere usato come freno, per ridurre la velocità di imbatto in acqua, a condizione di adottare un tipo di paracadute stabilizzato alle oscillazioni trasversali.

b) - PARACADUTE PER LANCIO DI PERSONE AD ALTA VELOCITA'

1° - Paracadute ad apertura ritardata

E' noto che la velocità limite di una persona, che cade liberamente nell'aria, senza paracadute, é dell'ordine di 200 Km/h. I paracadute di normale impiego presentano sicurezza di funzionamento fino ad almeno 300 Km/h.

In lanci a velocità superiore, basta quindi munire il paracadute normale di un dispositivo per ritardarne l'apertura del tempo necessario perché la velocità della persona si riduca dalla velocità di lancio ad una velocità non superiore a 300 Km/h.

In tal caso il paracadute si comporta in maniera normale, senza necessità di altri accorgimenti. Solamente viene alzata la quota minima dá cui può essere consentito il lancio di salvataggio in caso di pericolo.

2° - Paracadute "ILSI"

E' un paracadute che consente di ridurre, o a comando, o in modo automatico alle alte velocità, la superficie della calotta.

Consta di una calotta normale con due fasci funicolari concentrici. Le funi del fascio esterno possono essere allungate o a comando, facendole scorrere, oppure in modo automatico alle alte velocità, costruendole di materiale elastico.

Quando il fascio funicolare esterno si allunga, la corona periferica compresa fra i due fasci funicolari, si rovescia in alto e praticamente viene eliminato il suo effetto di freno.

3° - Paracadute "C.K" della Ditta S.N.I.P.A.

Presenta ampie feritoie radiali fra gli spicchi di calotta le quali hanno lo scopo di ridurre il colpo di frusta all'apertura. In tal modo viene ridotto lo sforzo massimo all'apertura, che può così essere fatta a velocità superiore di quelle consentite con paracadute normale a calotta intera.

/././.

370

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

c) - PARACADUTE PER FRENO DI SILURI

Il paracadute per il freno dei siluri lanciati dall'aereo ha forti velocità, deve essenzialmente essere stabilizzato alle oscillazioni trasversali.

Sono state fatte tre prove di lancio alla velocità di Km/h.450 nel campo di volo di VENEGONO (Milano) nella primavera-estate 1944.

Le prime due prove hanno dato esito negativo per difetto di costruzione del paracadute; la terza ha dato esito regolare.

Il paracadute impiegato aveva la superficie di m² 1.30, fascio funicolare bipartito e governale di stabilizzazione a quattro lobi triangolari di m.0.70 x 2.

Per il lancio dei siluri da alta quota é stato sperimentato un paracadute stabilizzato del diametro di m.3 e superficie di m² 7 con governale stabilizzante a tre lobi di m. 1.60 x 3.

Sono state fatte prove di lancio di siluri radiocomandati nell'estate 1943 a Fiume, con esito regolare. Di tali paracadute ne era stato costruito un gruppo di n°10 esemplari.-

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

15 Gennaio 1942 Anno XX

STATO MAGGIORE DELLA [illegible]AERONAUTICA
Ispettorato Superiore Tecnico Militare
U.T.M.

Al MINISTERO DELL'AERONAUTICA
-Gabinetto del Ministro-
SEDE

Prot.nº 4030480

OGGETTO : Paracadute "TURRI".-

Si fa riferimento al foglio 101504, in data 5 Gennaio u.s.

L'Ispettorato scrivente, nel foglio 38233, inviato a codesto Gabinetto in data 18 Agosto u.s., ha espresso il proprio giudizio definitivo sul paracadute "TURRI", in base ai risultati dell'esame eseguito a cura dell'apposita Commissione (nominata con foglio 74126, in data 22 Ottobre 1940/XVIII, di codesto Gabinetto).

Questo Ispettorato conferma le conclusioni decisamente negative contenute nel foglio suddetto sul paracadute in argomento.-

L'ISPETTORE SUPERIORE
F/to Gen.S.A. BERNASCONI Ing. Mario

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

(2)

MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Gabinetto del Ministero

Prot. N° 101504

Roma 5 Gennaio 1942 Anno XX

All'ISPETTORATO SUPERIORE TECNICO
MILITARE
SEDE

OGGETTO : Paracadute Turri.

Per aderire a segnalazione della Segreteria Particolare del DUCE, si trasmette, con preghiera di esame e notizie, l'unito esposto di Albino Turri, inventore di un paracadute.

Si fa presente che presso la Direzione Superiore Studi ed Esperienze esistono precedenti della pratica.-

d'ordine
IL CAPO DI GABINETTO
F/to Col.G. CASERO

367

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

Roma 10 Dicembre 1941

Duce

ho avuto l'ambito onore di essere da Voi ricevuto nel 1927.

Appartenente alla classe 1899 curai sempre con speciale passione tutto quanto può avere attinenza all'Aviazione stessa, sono inventore di un paracadute che per concessione e per le sue caratteristiche supera di gran lunga qualsiasi altro paracadute del genere Nazionale ed Estero.

Tale paracadute, frutto di 20 anni di studio, di esperienza e di 198 lanci personali (coi quali ottenni delle vittorie in Italia, Cecoslovacchia e Francia) la sola realizzazione che ho potuto ottenere traducendo in realtà uno dei miei progetti di costruzione aeronautiche, che sarei oltremodo di poterli tutti concretizzare. (sic)

Detto paracadute, già ripetutamente sperimentato, darà all'Ala Italiana un netto primato in questo campo e la dotterà di un mezzo di offesa particolarmente efficace.

Non cerco onori o fortune personali.

HO avuto sicura conferma che solo se sarò da Voi ricevuto, onde poter illustrare la mia invenzione e quindi avere il Vostro diretto intervento, la nostra Aviazione potrà beneficiare; assolutamente nell'ipotesi contraria.

Sono pienamente conscio di cosa significhi chiedere di parlarVi in questi momenti specialmente, ma sicuro di compiere il mio dovere di Italiano portandoVi a conoscenza casi di grande utilità Nazionale, specialmente nei riguardi dell'attuale momento storico.

Sono certo che disporrete nel senso favorevole e fiduciosamente attendo.

F/to: Albino TURRI

366

Fascista: TURRI Albino
Viale Eritrea N° 91 - ROMA -

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

R. AERONAUTICA
CENTRO SPERIMENTALE

All'Ecc. BERNASCONI
Ispettore Superiore Tecnico
Militare
Ministero Dell'Aeronautica

ROMA

Alleg. n° 2

OGGETTO: Paracadute TURRI.-

Secondo quanto da Voi richiesto, si allega un promemoria sul paracadute in oggetto.-

IL DIRETTORE TECNICO
F/to: Colonnello G.A.R.I. -P.L. TORRE

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

(5)

PROMEMORIA PER L'ECC. B E R N A S C O N I

OGGETTO: Paracadute TURRI.-

Il Signor Albino TURRI, secondo quanto disposto con foglio 33494 del 10 Aprile 1941 S.M. della R.A. = I.S.T.E.M. =, è stato ammesso ad eseguire delle prove di lancio per la messa a punto del paracadute che afferma essere di sua proprietà intellettuale.-

Si dichiara subito che data la riservatezza del TURRI, il quale non ha mai lasciato il paracadute a completa disposizione dello scrivente, non si è potuto procedere che all'esame sommario di tutto il complesso e quindi le osservazioni possono essere solo una parte di quelle che avrebbero potuto eventualmente farsi quando il paracadute fosse sottoposto ad una accurata e minuziosa indagine.-

In ogni modo si può, allo stato attuale delle cose, ritenere:

1)- che il paracadute non sia ora per la sua forma e per i suoi dispositivi più o meno complicati, adatto per le velocità dell'ordine di Km/ora 350-400.

2)- che le prese d'aria centrali e quelle laterali sul bordo d'attacco della velatura, comportino complicazioni non giustificate dai risultati pratici ottenuti.

3)- che le aperture elastiche situate verso la sommità della calotta, necessitino di una revisione completa e di un esame accurato per stabilire la regolarità del loro funzionamento e la loro pratica efficacia.

4)- che le possibilità di manovra in volo durante una discesa, sia pur regolare e non turbata da elementi atmosferici, siano assolutamente trascurabili.

364

5)- che il complesso cinturone, schienale, custodia, comandi a mano

..//..

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

ed automatici, debbono essere ristudiati er garantire le re=
sistenze degli organi di attacco alla calotta al momento della
apertura, assicurare la facile manovrabilità della chiusura ed
apertura del cinturone e del comando a mano.

Le suddette osservazioni di carattere generale sono confermate anche dai risultati ottenuti nelle sottoelencate prove.-

Tra i dati che seguono, quelli relativi alla quota ed alla ve=locità vengono ottenuti mediante lettura agli strumenti di bordo.

1°)- CALOTTA MATR. S.P. 020 DI SUPERFICIE RIDOTTA PER MANICHINO DI Kg. 60.-

- 1/5/941= lancio S.P. N°96-

Peso manichino Kg.	68
Velocità Km/ora	200
Quota m.	200
Tempo d'apertura	1" 4/5
" di discesa	47" 4/5
Velocità di discesa	4,18 m/sc.
Vento a terra m/sc.	6,5 S.S.O.

Note = Apertura rapida, discesa regolare, leg=gero dondolio.-

---

- 2/5/941= lancio S.P. N°101-

Peso manichino Kg.	61
Velocità Km/ora	350
Quota m.	600
Tempo d'apertura	N.N.
" di discesa	18" 4/5
Velocità di discesa	31,90 m/sc.
Vento a terra m/sc.	4,5 S.O.

..//..

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

As soon as the parachute opens, the canopy spreads out. The parachute falls in the shape of a flame. (2)

Note= All'apertura si verifica lo scoppio della ca=
lotta; il paracadute precipita a fiamma; le=
bi di tessuto si notano al vertice della ca=
lotta, a terra si osservano varie lacerazio=
ni; le fessure ammortizzatrici non hanno fun=
zionato.-

2°)- PARACADUTE CALOTTA MATR. S.P. 023 DIMENSIONI NORMALI

- 13/5/941= lancio S.P. N°118-

Peso manichino	Kg.	67,800
Velocità Km/ora		150
Quota m.		600
Tempo d'apertura		3" 4/5
" di discesa		1'51"
Velocità di discesa		5,40 m/sc.
Vento a terra m/sc.		1,0 S.

Note: = Forti movimenti pendolari, stabile verso
terra, le fessure ammortizzatrici hanno
funzionatà in parte.-

3°)- PARACADUTE CALOTTA MATR. S.P. 038 DIMENSIONI NORMALI

- 2/6/941= lancio N° S.P.153-

Peso manichino	Kg.	65
Velocità Km/ora		150
Quota m.		600
Tempo d'apertura		2" 1/5
" di discesa		1'43" 2/5
Velocità di discesa		5,80 m/sc.
Vento a terra m/sc.		3,4 O.S.O.

Note = Forti movimenti pendolari.-

..//..

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

- 7/6/41= lancio Nº S.P.158-

Peso manichino	Kg.	65
Velocità Km/ora		200
Quota m/		300
Tempo d'apertura		2" 1/5
" di discesa		55" 2/5
Velocità di discesa		5,40 m/sc.
Vento a terra	m/sc.	3,8 O.

Note = Apertura regolare, discesa relativamente stabile, atterraggio buono però nell'urto il fascio funicolare si è staccato dal cinturone.-

---

- 20/6/941= lancio Nº S.P.173-

Peso manichino	Kg.	65
Velocità Km/ora		180
Quota m.		300
Tempo d'apertura		4" 3/5
" di discesa		30" 4/5
Velocità di discesa		9,87 m/sc.
Vento a terra	m/sc.	0.

Note = Lacerazione lungo un intero meridiano.-

- 20/6/941= lancio Nº S.P.174-

Peso manichino	Kg.	80
Velocità Km/ora		170
Quota m.		300
Tempo d'apertura		5" 3/5
" di discesa		30" 4/5

361 S.

..//..

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

Velocità di c cesa 9,87 m/sc.

Vento a terra m/sc. 0.

SLIGHT SWINGING MOVEMENTS, ALL NORMAL

Note = Lievi movimenti pendolari, tutto normale.-

- 24/6/941= lancio N° S.P.180-

Peso manichino Kg. 80

Velocità Km/ora 400

Quota m. 600

Tempo d'apertura N.N.

" di discesa 12"1/5

Velocità di discesa 49,30 m/sc.

Vento a terra m/sc. 0

DESCENT WITH SPREAD OF A FLAME, LACERATION OF 8 GORES

Note = Discesa a fiamma, lacerazione di 8 spicchi,

LITTLE CANOPY DAMAGED

calottino deformato.-

- 15/5/941= lancio N° S.P.120

Peso manichino Kg. 67,800

Velocità Km/ora 200

Quota m. 600

Tempo d'apertura 1" 1/5

" di discesa 1'44" 2/5

Velocità di discesa 5,73 m/sc.

Vento a terra m/sc. 2,9 N.O.

RAPID OPENING, DESCEND VERY STABLE,

Note = Apertura rapida, discesa molto stabile, lie

SLIGHT SWINGING MOVEMENTS TOWARDS THE GROUND

vi movimenti pendolari verso terra.-

- 15/5/941= lancio N° S.P.129

360

Peso manichino Kg. 67,800

Velocità Km/ora 300

Quota m. 300

..//..

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

Tempo d'apertura N.N.
" di discesa 8
Velocità di discesa 37,50 M/sc.
Vento a terra m/sc. 2,9 N.O.

Note = All'apertura il manichino con il comples
so del cinturone di stacca dalla calotta
precipitando; si nota, dopo il lancio una
vasta lacerazione ad uno spicchio.-

Dopo la riparazione si riprendono le prove.

- 2/6/941= lancio N° S.P.154-

Peso manichino Kg. 58,7
Velocità Km/ora 200
Quota m. 600
Tempo d'apertura 1" 4/5
" di discesa 2'36"
Velocità di discesa 3,86 m/sc.
Vento a terra m/sc. 3,4 O.S.O.

Note = Tutto regolare, la velocità media di
discesa risulta molto bassa e si ri=
tiene poco attendibile probabilmente
a causa della poca esattezza nella deter
minazione della quota.-

- 7/6/941= lancio N° S.P.159-

Peso manichino Kg. 57,7
Velocità Km/ora 250
Quota m. 300
Tempo d'apertura 2"
" di discesa 52" 2/5

..//..

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

Velocità di discesa 5,65 m/sc.

Vento a terra m/sc. 3,8 O.

Note = Si osserva da terra un forte colpo alla apertura - discesa regolare.-

---

- 20/6/941= lancio N° S.P.173-

Peso manichino	Kg.	65
Velocità Km/ora		400
Quota m.		300
Tempo d'apertura		4" 1/5
" di discesa		45" 2/5
Velocità di discesa		6,61 m/sc.
Vento a terra m/sc.		0

Note = Lacerazione a scoppio lungo un intero meridiano e squarcio totale del foro apicale.-

++------====8oOoo====--------

Si informa inoltre che dopo la data del 24/6/941 il TURRI ha, nella giornata del 29/7/941, presentato un nuovo esemplare, costruito col materiale recuperato dai paracadute avariati, ed al quale ha apportato alcune modifiche che, sempre per la riservatezza dell'inventore, il quale ha subito ripreso il paracadute, non si è ancora in grado di indicare. Detto paracadute è stato nella stessa data lanciato a bassa velocità con esito regolare.

Con la presente prova si inizierebbe, ove Vostra Eccellenza lo ritenesse opportuno, una seconda fase delle prove di messa a punto del suddetto paracadute che dovrebbe essere sottoposto, per assecondare il desiderio del TURRI, ad una serie di lanci a velocità progressivamente crescen

..//..

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

(12)

ti di 50 in 50 Km/ora.

Posta Militare 3300- lì, 1/8/941-XIX°

IL DIRETTORE TECNICO
F/to: Colonnello G.A.R.I. - P.L. Torre

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

(13)

PARACADUTE TURRI -

Si nota che la molteplicità di scopi affermati dall'ideatore non può essere raggiunta e l'esame della relazione e del disegno mostra, oltre alla complicazione, una certa ingenuità nei dispositivi ideati (ad esempio il tubo per l'aspirazione e la distribuzione dell'aria, la vela, il timone, la forma conica per evitare lacerazioni, ecc).-

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

(14)

B. lì 17/8/1941

STATO MAGGIORE DE[illegible]A R.AERONAUTICA
Ispettorato Superiore Tecnico Militare

U.T.M.

Prot. N° Y/38093

Al Sig. Albino T U R R I
Viale Eritrea, n° 91
R O M A

OGGETTO : Paracadute " T U R R I ".-

Si fa riferimento al Vostro foglio in data 5 agosto u.s.

Si comunica che, attraverso gli esami eseguitá a cura della Commissione incaricata e presso il Centro Sperimentale di Guidonia, il paracadute da Voi presentato è stato giudicato non possedere quel grado di perfezionamento indispensabile per giungere alle speciali caratteristiche da voi stesso prefissate.

Le prove eseguite presso il Centro Sperimentale di Guidonia al solo scopo di concorrere a migliorare la vostra invenzione ed agevolarvi nelle corrispondenti realizzazioni, non hanno consentito di raggiungere quel grado di efficienza indispensabile perchè il ritrovato potesse essere presentato alla Commissione con speranza di successo. D'altra parte hanno servito a darvi il modo di giudicare voi stesso il ridotto valore del vostro ritrovato.

Pertanto, allo scopo di evitare ulteriore dispendio di mezzi e di tempo, particolarmente deprecabile nell'attuale periodo bellico, si decide la sospensione di ogni ulteriore prova od esame sul paracadute.-

---

per conoscenza:

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA
GABINETTO DEL MINISTRO — S E D E

AL GEN. DI D.A. Luigi CARNEVALE
Comitato Superiore di Aeronautica — S E D E

355

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

(15)

MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Gabinetto del Ministro

Prot. N° 57834 Allegati: 2

Roma 26 Luglio 1941 Anno XIX

All'ISPETTORATO SUPERIORE
TECNICO MILITARE

S E D E

OGGETTO : Albino TURRI.-

Si trasmette in visione, con preghiera di esame e di notizie, l'unito esposto al DUCE di Albino TURRI, relativo all'invenzione di un paracadute.

d'ordine
IL CAPO DI GABINETTO
F/to: Gen. A. URBANI

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

Roma, lì 13 luglio 1941 XIX

D U C E,

Il giorno in cui ebbi l'alto onore di essere da Voi ricevuto, mi diceste: " quella porta per Voi sarà sempre aperta!". Ora busso a questa porta per compiere il mio dovere di fascista.

Dopo circa vent'anni di studi e di esperimenti personali, sono riu scito a creare un paracadute che nelle prove effettuate lo scorso mese a Guidonia ha meravigliato i tecnici i quali hanno constatato l'originalità della costruzione e le grandi sue possibilità.

Credevo di poterlo omologare, ma purtroppo le numerose prove che tale apparecchio deve sostenere per ottenere l'omologazione, richiedono l'impiego di almeno 5 e 6 esemplari, come mi è stato consigliato sul campo stesso di Guidonia.

Per la realizzazione di questo apparecchio ho speso tutti i miei risparmi ed ora mi trovo in uno stato di forte disagio; non vedo come po= ter far fronte alle spese per la costruzione degli apparecchi occorrenti e a quelle necessarie per le prove di omologazione, che richiederebbero una somma di almeno 300,000 lire.

Sono stato indirettamente informato che i rappresentanti di una Nazione straniera, i quali devono aver seguito le prove del mio apparec= chio, sarebbero disposti ad offrirmi condizioni oltremodo vantaggiose af finchè andassi nel loro paese a sviluppare la mia invenzione.

D U C E,

Il mio orgoglio di fascista e di italiano è sempre stato quello di poter un giorno dotare l'Ala Fascista di un paracadute che, come ha escla mato un tecnico a Guidonia, "non ha attualmente confronti nel mondo". Non posso lontanamente supporre che ritrovati della genialità italiana, nella nostra Era, debbano espatriare per trovare valorizzazione, per cui, nono= stante il mio estremo disagio economico, il quale ha raggiunto uno stato preoccupante, farò nuovi sacrifici pur di resistere a qualsiasi offerta in attesa del Vostro intervento.

Sono certo, DUCE, che Voi darete opportune e tassative Vostre di= sposizioni, affinchè questo fatto che interessa la difesa nazionale, par= ticolarmente nell'attuale momento, per cui imperioso ho sentito il dovere di portarlo a Vostra conoscenza, abbia il suo pronto meritato potenziamen to.

Con infinita gratitudine

F/to: Albino TURRI

ALBINO TURRI - Viale Eritrea, 91 - ROMA

353

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

(17)

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL PARACADUTE "TURRI"

a) - possibilità di essere guidato durante la discesa, in modo che il lancio dall'aeroplano può avvenire anche a 20 o 30 chilometri dal punto in cui il paracadutista intende scendere;

b) - possibilità di regolare a volontà la velocità di discesa;

c) - possibilità di lancio - con sicurissima apertura - anche a soli 48 metri dal suolo;

d) - possibilità di libero impiego di armi automatiche, da parte del paracadutista durante la discesa;

e) - possibilità di far posare in un determinato punto del suolo forti raggruppamenti di paracadutisti;

f) - possibilità di toccare il suolo in qualsiasi punto prestabilito senza il minimo urto sul terreno;

g) - eliminazione assoluta di contraccolpi all'atto dell'apertura a qualsiasi quota;

h) - piccoled dimensioni - il paracadute è contenuto in un piccolo zaino;

i) - peso totale (zaino compreso) : Kg. 6,400;

l) - tempo di completa apertura: secondi 1,7/10;

m) - velocità normale di discesa; con peso di Kg. 80 : m.5,35 al secondo;

n) - niente oscillazioni o rotazioni;

o) - duplice dispositivo per l'apertura;

p) - possibilità di immediato aggancíamento e sganciamento del cinturone; bretelle e cosciali mediante speciale dispositivo che consente al paracadutista, con lieve movimento, di liberarsi completamente dell'apparecchio;

q) - assoluta sicurezza di funzionamento e quindi di apertura; esclusione di qualsiasi pericolo per colui che si lancia nella discesa;

r) - POSSIBILITA' D'IMPIEGO CON APPARECCHI RAPIDI, FINO AD ESSERE LANCIATO ALLA VELOCITA' DI 600 Km. ORARI;

L'inventore ha orientato i suoi studi e le sue esperienze per creare un paracadute che oltre ad eliminare le inconvenienze che si sono riscontrate finora in tali apparecchi, potesse offrire maggiori e migliori possibilità di impiego, soprattutto in tempo bellico. Infatti gli ultimi esperimenti hanno dimostrato che il "Paracadute Turri" è totalmente esen=

352

..//..

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

da qualsiasi pericolo di mancata apertura, perchè il funzionamento dei dispositivi è sicuramente perfetto; esso ha una velocità di discesa molto lenta, per cui l'urto con il terreno non presenta più una prova di acrobatismo per il paracadutista, ma viene limitato al medesimo urto che si proverebbe soltanto a terra dall'altezza di poco più di un metro, eliminando in tal modo qualsiasi pericolo di distorsione o lussazione di gambe da parte del paracadutista che lo priverebbero di qualsiasi libertà d'azione; tale apparecchio inoltre, potendo essere lanciato da un apparecchio che viaggi alla velocità anche di 600 Km. orari, come pure che si trovi a soli 50 metri di altezza dal suolo, offre la possibilità di salvataggio anche agli aviatori che venissero a trovarsi nelle condizioni citate.

Fra le nuove possibilità che offre il "Paracadute Turri", vi sono delle innovazioni vere e proprie nel campo paracadutistico: la possibilità di dirigere l'apparecchi a volontà durante la discesa, sino a percorrere 20 o 30 Km. in linea d'aria dal punto di lancio al punto di atterraggio; la possibilità di regolare la velocità di discesa; quella di poter portare e fare uso di armi durante la discesa stessa; l'eliminazione assoluta di rotazione od oscillazione che pregiudicherebbero il buon impiego di dette armi; ed infine di poter atterrare in un determinato punto prestabilito e di potersi liberare in un baleno dell'apparecchio appena toccato terra, sono caratteristiche di tale evidente importanza sopratutto bellica, da rendere superflua qualsiasi altra delucidazione.

Tutto questo con altre caratteristiche d'importanza minore, sono il frutto di due decenni di studi e di esperienze che hanno fatto del "Paracadute Turri" un vero gioiello del genere, una realtà che ha già saputo conquistare le simpatie e l'ammirazione dei tecnici.

351

oooooooooooooooo

TURRI ALBINO
Viale Eritrea 91
ROMA

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

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

To: Ufficio Tecnico E. Manzolini,
Via del Mare 63,
R O M E

Date: 16th July 1945

Ref: AFSC/INT/10 C/I 163

1. Reference is made to your letter dated 27th April 1945 regarding some specimens of inventions constructed by Count Ettore Manzolini which were forwarded by this Sub Commission to the Ministry of Aircraft Production for technical examination last December.

2. A reply has now been received from M.A.P. in response to our request for news, in which it is stated that with the exception of the C.C.2 anti-handling bomb, the other specimens are still under consideration. So far as the C.C.2 bomb is concerned, after full consideration it can be stated that there is no Air Staff requirement for it. So far as the other items are concerned, a further letter will be sent to this Sub Commission as soon as any decision has been reached.

3. This Sub Commission will inform you further when the letter referred to in the preceding paragraph is received.

T.G.N. PEARCE W/CDR
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

350

I 463
56a

From : Intelligence Section,
Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces.

To : Air Forces Sub-Commission, Allied Commission.

Date : 16th July, 1945.

ref : MAAC/S.6716/INT.

CONFIDENTIAL.

INVENTION OF COUNT ZEPPELIN.

Reference is made to your AFSC/INT/100/31 dated 19th May, 1945.

2. Under date of 6th July, 1945, we have received the following letter from SHAEF Ministry of Aircraft Production.

" It is confirmed that the submissions to which you refer have been received but they are still under consideration by authorities outside this Department, and we are unable at present to state the precise position. It can be definitely stated, however, so far as the C.C.2 anti-handling bomb is concerned, (and which has been fully considered by the responsible authorities in this Department), that there is no Air Staff requirement for it, and further action regarding it is not desired. A further letter dealing with the remaining items will be addressed to you as soon as possible. "

3. We will keep you advised of further developments.

R.M. BARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

E140 349
8a
176
INT

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

INVESTIGATION OF COURT PROCEEDINGS.

Reference is made to your AFSC/INT/100/31 dated 19th May, 1945.

2. Under date of 6th July, 1945, we have received the following letter from SRC Ministry of Aircraft Production.

" It is confirmed that the submissions to which you refer have been received but they are still under consideration by authorities outside this Department, and we are unable at present to state the precise position. It can be definitely stated, however, so far as the C.C.2 anti-handling bomb is concerned, (and which has been fully considered by the responsible authorities in this Department), that there is no Air Staff requirement for it, and further action regarding it is not desired. A further letter dealing with the remaining items will be addressed to you as soon as possible. "

3. We will keep you advised of further developments.

R.M. BARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

E170
&
175
INT

349

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

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

(Bo. X)

Re INT/10 C. SECRET 534.
for previous correspondence.

Rome Sept. 25th 1944.

WILLIAM FOX
c/o "Phoenix" Insurance Coy.
Via Macdonald 82

The object of the present report is to call the kind attention of the Allied authorities to the inventions relating to the realisation of the principles of "bird flight" through the appliance on aeroplanes of a combination of VARIABLE CAMBERING WINGS and of AUTOMATIC EQUILIBRATOR.

I therefore forward a series of statements made by the inventor and enclose photographic documentations as follows:-

No.1 Comparative sketch showing alterations of the profiles of the cambering wings which the pilot can obtain during flight and the effects of these alterations.

No.2 Photographic reproduction of an article published by the "La Revue Industrielle" of Paris.

No.3 Photograph of a plane in construction showing wings in normal flat position.

No.4 Photograph of the same plane showing the effect of cambering, and showing also the automatic equilibrators.

No.5 Photograph of the same plane flying with cambered wings at an elevation above the ground of about 10 metres and speed reduced to about 60 kilometers p.h. Even at this height and reduced speed and even should the engine be stopped, the plane can turn right or left and also land safely, or, at will of the pilot, continue to fly.

No.6 Photograph of a Flight Certificate for the same plane but with usual, rigid, non variable wings, stating its ascent:

to 1000 metres in 12 minutes 40 secs.
" 2000 " " 28 " 30 "

No.7 Photograph of a Flight Certificate for the same plane with the same motor of 85 HP., but with variable cambering wings, stating its ascent:

to 3000 feet (1000 metres) in 7 minutes 51 secs.
" 6000 " (2000 ") " 17 " 20 "

No.8 Photograph of an official report of a flight by the same plane with variable cambering wings confirming its safe landing notwithstanding seriously damaged controls of the rudder.

34

The statements made by the inventor are as follows:-

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

The statements made by the inventor are as follows:-

A. The variable cambering wings allow the pilot, at will, and within a few seconds time, to attain any speed from the maximum to the minimum or viceversa. Even when the highest known speeds are concerned, the minimum speed will always be below 100 kms. p.h. For slower planes the minimum speed will be proportionately less.

B. The automatic equilibrators keep the axis of the plane in its horizontal position, whilst the ascending lift is obtained through the cambering of the wings. The equilibrators will act as additional lift value to maintain a sufficient speed to avoid the plane crashing.

C. The USA patent No. 1.886.362 covers the variable cambering wings as well as the equilibrators. Other patents for considerable improvements, resulting from experience, have been prepared but have not yet been issued.

D. The inventor is well known as one of the pioneers of the air and is himself a constructor.

E. The cambering wings and equilibrators can easily be fitted to any plane of any known power or speed - aeroplanes or hydroplanes.

F. No alterations to the existing industrial plants are needed for the construction of the cambering wings and equilibrators.

G. The difference in weight of the cambering wings compared to the usual wings is an increase of about 6% for the whole plane. There is no difference of cost worth while mentioning The time needed for the construction of the cambering wings and equilibrators is about the same as for the usual wings.

H. Landings can be effected in very limited spaces and, in case of emergency, almost anywhere, with small risk of accidents, in view of the possibility to reduce speed, producing a horizontal axis of the plane, and of the propulsive action of the equilibrators which substitutes the propulsive power of the spent engines.

I. The take-off would also require a shorter running space than under present conditions and can be effected with a considerable increase of load, at a reduced speed. When the plane is in flight an increase in speed can be effected (through the gradual straightening of the wings) as the load decreases either through consumption of fuel or the unloading of bombs.

J. The new patents which have been prepared allow also the straightening of the wings to profiles of high penetrations which are unobtainable with usual rigid wings, thus allowing

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

higher speeds to be obtained taking advantage of the lighter weight of the plane resulting from the consumption of fuel.

K. When planes operate on several motors, the stopping of one or more engines would no longer imply an immediate landing since the cambering wings can be adapted to the remnant of power. The automatic equilibrators will keep the plane in its horizontal position securing the normal running of the remaining motors, and the plane, even at a reduced speed, can reach the nearest airport or select a suitable landing ground.

L. The construction of cambering wings and equilibrators does not require any special construction plants. The time required to construct these cambering wings would not exceed the time needed for the construction of the present day solid wing.

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

SECRET

(No. X)

Rome Sept. 25th 1944.

ATTILIO FOG
c/o "Phoenix" Insurance Coy.
Via Nazionale 82

The object of the present report is to call the kind attention of the Allied Authorities to the inventions relating to the realisation of the principles of "bird flight" through the appliance on aeroplanes of a combination of VARIABLE CAMBERING WINGS and of AUTOMATIC EQUILIBRATOR.

I therefore forward a series of statements made by the inventor and enclose photographic documentations as follows:-

No.1 Comparative sketch showing alterations of the profiles of the cambering wings which the pilot can obtain during flight and the effects of these alterations.

No.2 Photographic reproduction of an article published by the "La Revue Industrielle" of Paris.

No.3 Photograph of a plane in construction showing wings in normal flat position.

No.4 Photograph of the same plane showing the effect of cambering, and showing also the automatic equilibrators.

No.5 Photograph of the same plane flying with cambered wings at an elevation above the ground of about 10 metres and speed reduced to about 60 kilometers p.h. even at this height and reduced speed and even should the engine be stopped, the plane can turn right or left and also land safely, or, at will of the pilot, continue to fly.

No.6 Photograph of a Flight Certificate for the same plane but with usual, rigid, non variable wings, stating its ascent:

to 1000 metres in 12 minutes 40 secs.
" 2000 " 28 " 30 "

No.7 Photograph of a Flight Certificate for the same plane with the same motor of 85 HP., but with variable cambering wings, stating its ascent:

to 3000 feet (1000 metres) in 7 minutes 31 secs.
" 6000 " (2000 ") " 17 " 20 "

No.8 Photograph of an official report of a flight by the same plane with variable cambering wings confirming its safe landing notwithstanding seriously damaged controls of the rudder.

The statements made by the inventor are as follows:-

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

( )

The statements made by the inventor are as follows:-

A. The variable cambering wings allow the pilot, at will, and within a few seconds time, to attain any speed from the maximum to the minimum or viceversa. Even when the highest known speeds are concerned, the minimum speed will always be below 100 kms. p.h. For slower planes the minimum speed will be proportionately less.

B. The automatic equilibrators keep the axis of the plane in its horizontal position, whilst the ascending lift is obtained through the cambering of the wings. The equilibrators will act as additional lift value to maintain a sufficient speed to avoid the plane crashing.

C. The USA patent No. 1.888.362 covers the variable cambering wings as well as the equilibrators. Other patents for considerable improvements, resulting from experience, have been prepared but have not yet been issued.

D. The inventor is well known as one of the pioneers of the air and is himself a constructor.

E. The cambering wings and equilibrators can easily be fitted to any plane of any known power or speed - aeroplanes or hydroplanes.

F. No alterations to the existing industrial plants are needed for the construction of the cambering wings and equilibrators.

G. The difference in weight of the cambering wings compared to the usual wings is an increase of about 6% for the whole plane. There is no difference of cost worth while mentioning. The time needed for the construction of the cambering wings and equilibrators is about the same as for the usual wings.

H. Landings can be effected in very limited spaces and, in case of emergency, almost anywhere, with small risk of accidents, in view of the possibility to reduce speed, producing a horizontal axis of the plane, and of the propulsive action of the equilibrators which substitutes the propulsive power of the spent engines.

I. The take-off would also require a shorter running space than under present conditions and can be effected with a considerable increase of load, at a reduced speed. When the plane is in flight an increase in speed can be effected (through the gradual straightening of the wings) as the load decreases either through consumption of fuel or the unloading of bombs.

J. The new patents which have been prepared allow also the straightening of the wings to profiles of high penetrations which are unobtainable with usual rigid wings, thus allowing

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

higher speeds to be obtained taking advantage of the lighter weight of the plane resulting from the consumption of fuel.

K. When planes operate on several motors, the stopping of one or more engines would no longer imply an immediate landing since the cambering wings can be adapted to the remnant of power. The automatic equilibrators will keep the plane in its horizontal position securing the normal running of the remaining motors, and the plane, even at a reduced speed, can reach the nearest airport or select a suitable landing ground.

L. The construction of cambering wings and equilibrators does not require any special construction plants. The time required to construct these cambering wings would not exceed the time needed for the construction of the present day solid wing.

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

SECRET

(No. X)

Rome Sept. 25th 1944.

WILLIAM FOG
c/o "Phoenix" Insurances Coy.
Via Nazionale 82

The object of the present report is to call the kind attention of the Allied Authorities to the inventions relating to the realisation of the principles of "bird flight" through the appliance on aeroplanes of a combination of VARIABLE CAMBURING WINGS and of AUTOMATIC EQUILIBRATOR.

I therefore forward a series of statements made by the inventor and enclose photographic documentations as follows:-

No.1 Comparative sketch showing alterations of the profiles of the cambering wings which the pilot can obtain during flight and the effects of these alterations.

No.2 Photographic reproduction of an article published by the "La Novue Industrielle" of Paris.

No.3 Photograph of a plane in construction showing wings in normal flat position.

No.4 Photograph of the same plane showing the effect of cambering, and showing also the automatic equilibrators.

No.5 Photograph of the same plane flying with cambered wings at an elevation above the ground of about 10 metres and speed reduced to about 80 kilometers p.h. Even at this height and reduced speed and even should the engine be stopped, the plane can turn right or left and also land safely, or, at will of the pilot, continue to fly.

No.6 Photograph of a Flight Certificate for the same plane but with usual, rigid, non variable wings, stating its ascent:

to 1000 metres in 12 minutes 40 secs.
" 2000 " " 28 " 30 "

No.7 Photograph of a Flight Certificate for the same plane with the same motor of 85 HP., but with variable cambering wings, stating its ascent:

to 3000 feet (1000 metres) in 7 minutes 31 secs.
" 6000 " (2000 ") " 17 " 20 "

No.8 Photograph of an official report of a flight by the same plane with variable camboring wings confirming its safe landing notwithstanding seriously damaged controls of the rudder.

The statements made by the inventor are as follows:-

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

The statements made by the inventor are as follows:-

A. The variable cambering wings allow the pilot, at will, and within a few seconds time, to attain any speed from the maximum to the minimum or vicevarsa. Even when the highest known speeds are concerned, the minimum speed will always be below 100 kms. p.h. For slower planes the minimum speed will be proportionately less.

B. The automatic equilibrators keep the axis of the plane in its horizontal position, whilst the ascending lift is obtained through the cambering of the wings. The equilibrators will act as additional lift value to maintain a sufficient speed to avoid the plane crashing.

C. The USA patent No. 1.896.362 covers the variable cambering wings as well as the equilibrators. Other patents for considerable improvements, resulting from experience, have been prepared but have not yet been issued.

D. The inventor is well known as one of the pioneers of the air and is himself a constructor.

E. The cambering wings and equilibrators can easily be fitted to any plane of any known power or speed - aeroplanes or hydroplanes.

F. No alterations to the existing industrial plants are needed for the construction of the cambering wings and equilibrators.

G. The difference in weight of the cambering wings compared to the usual wings is an increase of about 6% for the whole plane. There is no difference of cost worth while mentioning The time needed for the construction of the cambering wings and equilibrators is about the same as for the usual wings.

H. Landings can be effected in very limited spaces and, in case of emergency, almost anywhere, with small risk of accidents, in view of the possibility to reduce speed, producing a horizontal axis of the plane, and of the propulsive action of the equilibrators which substitutes the propulsive power of the spent engines.

I. The take-off would also require a shorter running space than under present conditions and can be effected with a considerable increase of load, at a reduced speed. When the plane is in flight an increase in speed can be effected (through the gradual straightening of the wings) as the load decreases either through consumption of fuel or the unloading of bombs.

J. The new patents which have been prepared allow also the straightening of the wings to profiles of high penetrations which are unobtainable with usual rigid wings, thus allowing

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

higher speeds to be obtained taking advantage of the lighter weight of the plane resulting from the consumption of fuel.

K. When planes operate on several motors, the stopping of one or more engines would no longer imply an immediate landing since the cambering wings can be adapted to the remnant of power. The automatic equilibrators will keep the plane in its horizontal position securing the normal running of the remaining motors, and the plane, even at a reduced speed, can reach the nearest airport or select a suitable landing ground.

L. The construction of cambering wings and equilibrators does not require any special construction plants. The time required to construct these cambering wings would not exceed the time needed for the construction of the present day solid wing.

3547
340

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

SECRET

(No. X)

Rome Sept. 25th 1944.

WILLIAM FOG
c/o "Phoenix" Insurance Coy.
Via Nazionale 82

The object of the present report is to call the kind attention of the Allied Authorities to the inventions relating to the realisation of the principles of "bird flight" through the appliance on aeroplanes of a combination of VARIABLE CAMBERING WINGS and of AUTOMATIC EQUILIBRATOR.

I therefore forward a series of statements made by the inventor and enclose photographic documentations as follows:-

No.1 Comparative sketch showing alterations of the profiles of the cambering wings which the pilot can obtain during flight and the effects of these alterations.

No.2 Photographic reproduction of an article published by the "La Revue Industrielle" of Paris.

No.3 Photograph of a plane in construction showing wings in normal flat position.

No.4 Photograph of the same plane showing the effect of cambering, and showing also the automatic equilibrators.

No.5 Photograph of the same plane flying with cambered wings at an elevation above the ground of about 10 metres and speed reduced to about 50 kilometers p.h. Even at this height and reduced speed and even should the engine be stopped, the plane can turn right or left and also land safely, or, at will of the pilot, continue to fly.

No.6 Photograph of a Flight Certificate for the same plane but with usual, rigid, non variable wings, stating its ascent:

to 1000 metres in 12 minutes 40 secs.
" 2000 " " 35 "

No.7 Photograph of a Flight Certificate for the same plane with the same motor of 85 HP., but with variable cambering wings, stating its ascent:

to 3000 feet (1000 metres) in 7 minutes 31 secs.
" 6000 " (2000 ") " 17 " 20 "

No.8 Photograph of an official report of a flight by the same plane with variable cambering wings confirming its safe landing notwithstanding seriously damaged controls of the rudder.

The statements made by the inventor are as follows:-

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

( )

The statements made by the inventor are as follows:-

A. The variable cambering wings allow the pilot, at will, and within a few seconds time, to obtain any speed from the maximum to the minimum or viceversa. Even when the highest known speeds are concerned, the minimum speed will always be below 100 kms. p.h. For slower planes the minimum speed will be proportionately less.

B. The automatic equilibrators keep the axis of the plane in its horizontal position, whilst the ascending lift is obtained through the cambering of the wings. The equilibrators will act as additional lift value to maintain a sufficient speed to avoid the plane crashing.

C. The USA patent No. 1.896.382 covers the variable cambering wings as well as the equilibrators. Other patents for considerable improvements, resulting from experience, have been prepared but have not yet been issued.

D. The inventor is well known as one of the pioneers of the air and is himself a constructor.

E. The cambering wings and equilibrators can easily be fitted to any plane of any known power or speed - aeroplanes or hydroplanes.

F. No alterations to the existing industrial plants are needed for the construction of the cambering wings and equilibrators.

G. The difference in weight of the cambering wings compared to the usual wings is an increase of about 8% for the whole plane. There is no difference of cost worth while mentioning. The time needed for the construction of the cambering wings and equilibrators is about the same as for the usual wings.

H. Landings can be effected in very limited spaces and, in case of emergency, almost anywhere, with small risk of accidents, in view of the possibility to reduce speed, producing a horizontal axis of the plane, and of the propulsive action of the equilibrators which substitutes the propulsive power of the spent engines.

I. The take-off would also require a shorter running space than under present conditions and can be effected with a considerable increase of load, at a reduced speed. When the plane is in flight an increase in speed can be effected (through the gradual straightening of the wings) as the load decreases either through consumption of fuel or the unloading of bombs.

J. The new patents which have been prepared allow also the straightening of the wings to profiles of high penetration which are unobtainable with usual rigid wings, thus allowing

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

higher speeds to be obtained taking advantage of the lighter weight of the plane resulting from the consumption of fuel.

K. When planes operate on several motors, the stopping of one or more engines would no longer imply an immediate landing since the cambering wings can be adapted to the remnant of power. The automatic equilibrators will keep the plane in its horizontal position securing the normal running of the remaining motors, and the plane, even at a reduced speed, can reach the nearest airport or select a suitable landing ground.

L. The construction of cambering wings and equilibrators does not require any special construction plants. The time required to construct these cambering wings would not exceed the time needed for the construction of the present day solid wing.

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

I 6851

Mod. 122°

Roma, 1 4 LUG 1950 A

Stato Maggiore R. Aeronautica

Ufficio "I"

Prot. N° K/ 1315 Allegato

SEGRETO

Risposta al f.° N.° del

All' AIR FORCES SUB-COMMISSION
H-Q ALLIED COMMISSION
PEARCE W/CDR-INT
R O M A

OGGETTO: CROCCHI Radio - controlled Torpedo .-

Con riferimento al foglio N. AFSC /INT/10.C/57 datato 9 giugno c.a. si fa presente che il S.Tenente ZAMBUTO interessato in merito alle notizie richieste da codesta Commissione, ha comunicato che avrebbe presi diretti contatti per fornire le necessarie delucidazioni di dettaglio circa la sua invenzione.

Nell'eventualità che l'ufficiale di cui sopra non si sia ancora presentato si comunica che lo stesso è irreperibile in Roma, Corso Umberto I, N. 231. presso Marini (Tel.683417).

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota SANTINI)

Le pagine bollate per copie lettere non devono essere numerate. (R. D. Regolamento approvato con R. D. 9 Settembre 1923, n. 1911)

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

46a

From: AIR FORCES SUB COMMISSION, H.Q. ALLIED COMMISSION.

To: STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA, Ufficio "I".

Date: 9th June 1945.

Ref: AFSC/INT/100/57

Crocchi Radio-Controlled Torpedo.

With reference to your letter K/8500 dated 15th May 1945 enclosing a report on an invention of Sottotenente ZAMBUTO concerning the Crocchi radio-controlled Torpedo, the above report was passed to No. 1 F.I.U. who now ask for amplification of paragraphs 5, 7 and 8. In particular with regard to para. 7 -;" Contemporaneamente variava con la stessa legge la frequenza di modulazione del trasmettitore..." they would like to know how he proposed to syncronise the variation in the transmitter with that of the buoy.

T.G.N. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

336

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

44a

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

To: Command Photographic Officer, H.Q. M.A.A.F..

Date: 16th July 1945

Ref: AFSC/INT/10C/I 447

COCANAUT Cine Camera.

1. Reference is made to this Sub Commission's letter AFSC/INT/10 C dated 13th April 1945 and to the letter MAAF/2013/PH dated 22nd April from your Headquarters to the Under Secretary of State for Air. concerning the above invention.

2. We have been asked by the inventor whether any decision has yet been reached and it would be appreciated if this Sub Commission could be informed of any progress which has been made.

T.G.M. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

335

334

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

I 4487

43 A

Rome 12th. July 1945

To the Air Forces Sub - Commission

H . Q . Allied Commission

T.G M Pearce W/CDR int.

R O M E

Sirs,

Last Avril 11th. I send to this Sub-Commission a sample of a Moving-picture machine conceived and manufactured by me, for to be examinated and tested.

Eventually I was disposed to sell it, or to transfor its relative patent.

After about three months I should glad to know the result of my offer, or to know at least whom it is possible to have a decision about it.

With my best regards.

Ing. Silvio COCAMARI

Via Giovanni Severano 25

R O M E

Tel. 869020

334

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

Lw/10c

27A

From: AIR FORCES SUB COMMISSION, H.Q. ALLIED COMMISSION.

To: H.Q. AAFSC/MTO, APO, 520, U.S. ARMY. AIR MAINTENANCE DIV.

Date: 23rd June, 1945

Ref: AFSC/INT/10 C/43

Inventions of Lt. Col. POSSENTI

Referring to our letter of May 28th, 1945, the above has since received notice that a communication sent by him to Engineer A.L. BEALL was incorrectly addressed and should have been sent to:

Mr. A.L. Beall,
Wright Aeronautical Corps
Paterson, New Jersey

This is passed to you for information and in the event of any subsequent letters being returned to you, you can now refer to the above address which is correct.

T.G.N.PEARCE W/CDR. INT.
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

383

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



UNITED STATES OF AMERICA
OFFICE OF WAR INFORMATION
224 WEST 57TH STREET
NEW YORK 19, N. Y.

26 A

May 12, 1945

Mr. Aurelio Possenti
Via Lucrino # 5
Roma, Italia

Dear Mr. Possenti:

Your letter of March 23rd addressed to Engineer A. L. Beall in Dayton, Ohio was returned to us as this gentleman could not be found there.

I have been able to trace this gentleman and have mailed today your letter to him. For your information, in case you wish to contact him again, I shall be very glad to write below his present address:

Office: Mr. A. L. Beall
Wright Aeronautical Corp.
Paterson, New Jersey

Home: Mr. A. L. Beall
P. O. Box 342
Packanack Lake, New Jersey

Yours very truly,

ES/ct

Enrico Squadra
Special Events Section
Overseas Radio Program Bureau

3 2

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

I 219
23A

S-E-C-R-E-T

From : Party 'A', No. 1 Field Intelligence Unit, R.A.F., C.M.F.

To : Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission.

Date : 2nd. June, 1945.

Ref : AFSC/A/21/7/Int.

Crocchi Radio-controlled Torpedo.

1. Reference your AFSC/Int/1 C/2 of May 16th. 1945, we are returning herewith the report by Tenente Zaduto on the Crocchi radio-controlled torpedo.

2. Owing to a slight difficulty in following his exact train of thought, it is requested that he submit to us amplified versions of paragraphs 5, 7 and 8. In particular, with regard to para. 7 - "Contemporaneamente variava con la stessa legge la frequenza di modulazione del trasmettitore....." we would like to know how he proposed to synchronise the variation in the transmitter with that of the obey.

3. It is not considered that the scheme is of any great importance; we are pursuing it purely from a point of view of academic interest. In the field of radio controlled weapons the Germans had reached a much more advanced stage of development both with regards control and in the application of anti-jamming measures. The latter did not, however, deter us except in the initial stages.

D. NEWTON, Squadron Leader,
Party 'A'
No. 1 Field Intelligence Unit.

Encls.

331

10L

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

1 (1)

23B.

RELAZIONE SULLA INVENZIONE DEL TEN. MAURO ZAMBUTO

/ Il Tenente Mauro ZAMBUTO ebbe a dichiarare di aver studiato e realizzato, durante il suo servizio presso la Direzione Tecnica dell'Aviazione repubblicana a Desenzano, un dispositivo per rendere impossibile il disturbo, da parte nemica, del siluro radiocomandato Crocchi.-

2 Il principio di funzionamento del siluro radiocomandato Crocchi è il seguente:

3 Un trasmettitore installato su di un aereo emette un'onda di circa 30 metri modulata con due frequenze diverse dell'ordine di 60-70 Kc/ sec. Le due frequenze di modulazione sono generate da due oscillatori controllati a cristallo e possono essere inviate contemporaneamente o separatamente. Su di una boa, connessa al siluro mediante un cavo che si svolge durante la corsa del siluro stesso, è istallato un ricevitore dotato, sulla bassa frequenza, di due filtri a quarzo identici a quelli degli oscillatori di modulazione. Le due frequenze di modulazione dopo aver attraversato i filtri a quarzo vengono rettificate e le componenti continue delle relative correnti sono inviate ad azionare due relè comuni ai due comandi del siluro (destra e sinistra).-

4 Questo sistema, così come è stato descritto può essere facilmente disturbato poichè nonostante la selettività dei cristalli basta inviare un'onda modulata con una frequenza variabile nell'interno della frequenza di uno di essi per far scattare il relativo relè.-

5 Il disturbo si può ovviare ricorrendo a due quarzi risonanti su frequenze molto prossime su ogni comando e inviando le uscite rettificate provenienti da due cristalli ad un sistema a ponte ed emettendo alternativamente le frequenze di modulazione. / Non potendo il nemico riuscire modulando con frequenza variabile a far sì che uno solo dei due quarzi sia eccitato (le frequenze dei due quarzi sono molto prossime) essi verranno eccitati contemporaneamente e non alternativamente ed il relè relativo ai suddetti quarzi non funzionerà. In tal modo il sistema non può essere disturbato. Dispositivi di questo tipo sono già in uso per vari scopi ed il Magg. Montuschi ne ha realizzato uno nel suo aeroplano radiocomandato.-

330

6 Il Tenente Zambuto sosteneva però che con il sistema dei

./.

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

due quarzi il disturbo è impossibile finchè il nemico non riesca a procurarsi i quarzi o la loro esatta frequenza di oscillazione. Egli pensò perciò di studiare un sistema che rendesse impossibile il disturbo anche qualora il nemico si fosse procurato i suddetti quarzi.-

7 A tale scopo egli adottava due quarzi per ogni comando e sempre usando un sistema a ponte egli commutava gli estremi connessi al ponte con una legge segreta preventivamente stabilita. Contemporaneamente variava con la stessa legge la frequenza di modulazione del trasmettitore servendosi al solito di due cristalli identici. In tal modo, per disturbare, il nemico doveva conoscere la legge di variazione della frequenza di modulazione e anche la fase di questa legge.-

8 Si osservò al Tenente Zambuto che a parte le notevoli difficoltà per mantenere il sincronismo tra trasmettitore e ricevitore il nemico poteva usando un apparato sul principio dell'I.F.F. ritrasmettere i segnali con la stessa legge e la stessa fase con la quale essi erano emessi dal trasmettitore salvo ad invertire la legge di modulazione. Trasmettere cioè modulando con la prima frequenza di modulazione per tutto il tempo che il trasmettitore emetteva modulando con la seconda e viceversa. In tal modo quindi sarebbe possibile neutralizzare qualunque comando.-

9 Il Tenente Zambuto a questa osservazione rispose che effettivamente non aveva pensato alla possibilità di disturbare con un dispositivo del tipo I.F.F.-

10 Si ritiene pertanto che benchè vi possano essere delle soluzioni eleganti e degne di nota nel dispositivo realizzato 384 Tenente Zambuto esso non presenti nel suo complesso alcunchè di particolarmente interessante e non si ritiene quindi che ad esso debba essere applicata il vincolo del segreto.-

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

I 144

21A

From: Chief Intelligence Officer,
Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces

To: Air Forces Sub Commission, H.Q., A.C.

Date: 30 May 1945

Ref: MAAF/3.6761/INT.

INVENTIONS OF ING. GUIDO TALLEI

Reference your AFSC/INT/10 C/1 dated 16 April 1945.

2. This Headquarters has now been informed by A.I. 2(g), Air Ministry, that the Chief Signals Officer, U.S. Army, Washington has been requested to return the documents of the above-named inventor, as soon as they have been investigated.

3. These will be forwarded to you, therefore, when received from Air Ministry, London.

R.M. BARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

C/761/6/45

INT

328

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

I 145

B 20A

From: Chief Intelligence Officer,
Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces

To: A.I. 2(g), Air Ministry, London, S.W. 1
Copy to:- Air Forces Sub Commission, HQ, A.C.

Date: 30 May 1945

Ref: MAAF/S.6761/INT.

INVENTIONS OF COUNT ETTORE MANZOLINI

Air Forces Sub Commission state that at the end of December last some specimens of the inventions of the above named inventor were despatched to the Ministry of Aircraft Production, but not through this Headquarters. These comprised fuses, model 2AR and 2AREL; 90 mm AA incendiary shell; three C02 bombs and a bomb carrier for the same. There were also some miscellaneous items.

2. The inventor is now pressing the Sub Commission for information regarding these, whether the M.A.P. are interested, and if so, whether they require further information, or wish to buy any models, drawings or patents; or again whether they are interested in the production of some of the weapons either in Rome or in U.K. with the assistance of his technicians.

3. It would be appreciated if this Headquarters could be informed of the position, in order that the inventor can be apprised of the present situation.

C/63/6/45

INT

R.M. BARRINGTON, Squadron Leader,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

327

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

19A

From: AIR FORCES SUB COMMISSION, H.Q. ALLIED COMMISSION.

To: H.Q., AAFSC/MTO, APO. 528, U.S. ARMY. AIR MAINTENANCE DIV.

Date: 28th May 1945

Ref: AFSC/INT/10 C/43

Inventions of Lt. Col. POSSENTI.

Enclosed herewith are documents relating to the inventions of Lt. Col. Possenti for forwarding to the appropriate authorities.

2. If any further details are required Lt. Col. Possenti will be prepared to visit your section again.

T.G.N. FEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

326

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

156.

15A

S-E-C-R-E-T

From : Party 'A', No. 1 Field Intelligence Unit, R.A.F., G.M.P.

To : Air Forces Sub Commission, Allied Commission.

Date : 17th. May, 1945.

Ref : 1FIU/A/4.6/Int.

INVENTIONS OF Dr. STAAL.

Reference your letter AFSC/INT/10 C dated 3rd. April, 1945, herewith plans of "Anti Ship Fuse" for return to the above inventor.

H.Y. Shepherd. F/L.

for G.R. SHELLING, Wing Commander,
Party 'A',
No. 1 Field Intelligence Unit.

325

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

13A

AIR FORCES SUB COMMISSION
ALLIED COMMISSION
ROME

23 Maggio 1945

Capitano G; ZIZZI
V Stormo Caccia

LECCE

Allegata alla presente è l'ultimo Suo documento relativa alla Sua Spoletta Antinave.

La ringraziamo per la trasmissione di questa descrizione e per la Sua cortese cooperazione.

T.G.N. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

324

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

9A

From: AIR FORCES SUB COMMISSION, H.Q. ALLIED COMMISSION.

To: H.Q. M.A.A.F., TECHNICAL INTELLIGENCE SECTION.

Date: 19th May 1945

Ref: AFSC/INT/10C/31

8A

Inventions of Count Ettore MANZOLINI/

1. Receipt is acknowledged with thanks of your letter MAAF/S.6716/INT dated 1st May 1945.

2. It has now been discovered that the fuses, a sample shell, three empty bombs and the bomb carrier, together with a few small miscellaneous items, were in fact sent to M.A.P. by air at the end of December. last. As this was done by another department of this Headquarters, no record of it appeared on our files.

3. In the circumstances, it would be appreciated if you would take action with M.A.P. on the lines of the third paragraph on this Sub Commission's previous letter of even reference dated 28th April 1945.

T.G.N. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

333

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

Speech Kings College

I 999

0 . 8A.

RESTRICTED

From: Intelligence Section,
Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces

To: Air Forces Sub Commission, H.Q., A.C.

Date: 1 May 1945

Ref: MAAF/S.6716/INT.

INT.

Inventions of COUNT ETTORE MANZOLINI.

Receipt is acknowledged of your letter "AFSC/INT/10 C/17" dated 28 April 1945 regarding the disposition of certain specimens belonging to the above-named inventor.

2. It is confirmed that correspondence has passed between your Headquarters and this Section on the subject of Count Manzolini's invention, but only in so far as concerned the light weight torpedo produced by his Company, known as the "Silurotto CNA"; this matter was referred to us by you in your letter dated 9 July 1944 and was disposed of in our letter to you dated 23 February 1945.

3. There is no mention in our files of the fuses, shells, bombs or bomb carriers, specimens of which, the inventor states were sent to M.A.P. It occurrs to us, however, that, since the Navy Sub Commission were interested in the "Silurotto" torpedo, and the whole matter was left with them, for information to be exchanged at Admiralty/Air Ministry level, it is possible that further ideas emanating from the inventor have also been passed to Air Ministry through that channel, without our knowledge.

4. In the event of your further inquiries proving fruitless, do you wish this Headquarters to request information from Air Ministry?

R.V. CHURCH, Flight Lieutenant,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

323

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

I 41

5A

SECRET

From: Chief Intelligence Officer,
Headquarters, Mediterranean Allied Air Forces

To: A.I. 2(g), Air Ministry, Whitehall, S.W. 1
Copy to:- Air Forces Sub-Commission, HQ, A.C.

Date: 11 May 1945

Ref: MAAF/S.6761/INT.

A570 1615

INT.

INVENTIONS OF GUIDO TALLEI

Receipt is acknowledged of your 2G/S.2/247 dated 2 May 1945.

2. In view of the second paragraph of my letter on this subject dated 18 April 1945, could a reminder be sent to Chief Signals Officer, U.S. Army, Washington, requesting information on the documents in question, with a request for their return if possible as soon as their investigations have been completed?

R.V. CHURCH, Flight Lieutenant,
for Air Commodore,
Chief Intelligence Officer,
Headquarters,
Mediterranean Allied Air Forces.

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

E 42

HA

HEADQUARTERS
ARMY AIR FORCES SERVICE COMMAND
MEDITERRANEAN THEATER OF OPERATIONS
AIR MAINTENANCE DIVISION
APO 528

In Reply
Refer to:
AM: 400.111

AM-12-9

SUBJECT: Invention of Lt. Col. Possenti

TO : Commanding Officer, Headquarters, Allied Commission, APO #394

1. It is requested that certain data which Lt. Col. Possenti will present to you be forwarded to this Headquarters.

2. It is desired to express appreciation of your interest in bringing to the attention of this Headquarters, Lt. Col. Possenti's invention as it is believed that it is very worthy of development.

Byron F. Quivey

B. F. QUIVEY
1st Lt. A.C.
OIC Instrument & Accessory Branch

326

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

E

3A

RESTRICTED

HEADQUARTERS
ALLIED COMMISSION
APO 394

3 May 1945

Adj: 300.4

SUBJECT: Travel Orders.

TO : All Concerned.

1. Lt Col A. POSSETTI, IAF, attached Air Forces Sub-Commission this Hq, will proceed to Caserta and Naples, Italy on or about 3 May 1945 on temporary duty for a period of approximately two (2) days in connection with activities of the above-mentioned Sub-Commission, and upon completion thereof will return to this station.

2. Travel by government motor transport is authorized.

BY COMMAND OF REAR ADMIRAL STONE

(Sgd) NICHOLAS FIORENTINO.
CWO, USA
Asst Adjutant

DISTRIBUTION:
2 - O cened
1 - Dispatch (MTO)
1 - Air Forces Sub-Com
2 - Files

RESTRICTED

AIR FORCES SUB COMMISSION
ROME
ITALY

319

CERTIFIED TRUE COPIES.

S.M.Leight Flt.Off.
Air Vice-Marshal,
Air Officer Commanding.

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

D Wells

2A

OUTGOING MESSAGE.

FROM: A.F.SUB COMM (ROME)

TO: HQ., AAFSC/ATO, APO. 528, U.S. ARMY.
AIR MAINTENANCE DIVISION.

REF T 2 15 CONFIDENTIAL 51030B MAY

REF OUR AFSC/INT/10C DATED 11TH APRIL LT. COL. POSSETTI ARRIVING NAPLES 8TH MAY. ACCOMMODATION REQUESTED.

Brigadier etc
for T.G.N. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING

PRIORITY ROUTINE

Returned etc
L. J. Lepat

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

1A

From: AIR FORCES SUB COMMISSION, H.Q. ALLIED COMMISSION.

To: PARTY "A", NO. 1 FIELD INTELLIGENCE UNIT
(Attention W/CDR G.R. SHILLITOE).

Date: 16th May 1945

Ref: AFSC/INT/10 C/28

Crocchi Radio-controlled Torpedo.

With reference to No. 1 F.I.U., 'A' Technical Report No. 19 dated 5th May 1945 attached herewith is a report by Tenente Mauro ZAMBUTO on the Crocchi Radio-controlled Torpedo.

2. It is requested that the original document be returned to this Sub Commission with your comments in due course.

T.G.N. PEARCE W/CDR INT
AIR VICE MARSHAL
AIR OFFICER COMMANDING.

318

