

ACC

10000/135/720

10000/135/720

PRESS, AIRCRAFT CONSTRUCTION  
MAR. - DEC. 1946

8A

EXTRACT FROM ROME "DAILY AMERICAN".  
3rd. December 1946.

never have participated in the conference.

**Colombians To Pick Up  
3 Fiat-Built Planes**

TURIN, Dec. 2—The Fiat factory here announced today that a Colombian airplane will land tomorrow with crews for three airplanes which the Fiat Company has built for the Colombian Government, the United Press reported.

The planes, which are almost completed, will be flown to Colombia before Christmas. It is the first time that a Colombian airplane has ever landed in Italy.

bar  
C  
pre  
to  
ma  
file  
to  
  
A  
T  
ch  
les  
Ge  
hat  
ern  
ocr  
aut  
ing  
to

*American C 47's actually published*

2463

I-1399

CONFIDENTIAL

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

TO : Intelligence Office  
Air Forces Sub Commission, Hq. A.C. Rome  
(copy to W/c Thompson)

DATE : 21 September 1946

REF. : AFSC/M/1/Int.

Press Cutting on aircraft at Milan Fair

Enclosed is an extract of an article in the Corriere Lombardo of 18th September for your information.

2. This would appear to refer to the Colli Aircraft which has now been withdrawn.

3. The article was brought to the writer's notice by Ing. Lombardi of Avia Vercelli who seems to have taken it seriously!

1 Encl.

*for* *M. K. Reid*  
2402  
D.G. Reid F/O  
Commanding  
AFSC/MILAN

*JNF*  
*30/9.*

729  
78

Extract from article in the "Corriere Lombardo" of 18  
September on Milan Fair

---

.....The most convincing information concerning  
the commercial success of the Fair is provided by the  
Pavilion of Transport, where, in a space of three days,  
more than ~~300~~ 300 tourist aeroplanes have been sold.

The type is one which, being provided with  
retractable wings, can even land in a narrow street and,  
upon landing becomes a car. Travel therefore by air and  
land in the same vehicle!

The Swiss especially are enthusiastic about  
it. In a few days they have bought 47!

2461\*

6A

ARTICLE FROM "IL GLOBO" DATED 8/9/46

AIRCRAFT CONSTRUCTION STILL FORBIDDEN

The Air Ministry communicates that as the Armistice Terms are still in Force, the building of aircraft and aircraft motors of any type, including *gliders*....(alianti) is forbidden without having first obtained, through the Air Ministry, the Air Force Sub-Commission, A.C. Rome's authorization.

It is also forbidden to carry out flights by any civilian aircraft, authorizations for such flights should be requested to the above Commission.

Whatever aircraft or motor is built without authorization will have to be seized or destroyed.

*Seen off copy 20-12-46*



2430

**La costruzione di aeromobili ancora vietata**

Il Ministero dell'Aeronautica comunica che, essendo tuttora in vigore i termini delle clausole armistiziali, permangono l'assoluto divieto di costruire aeromobili e motori d'aviazione di qualsiasi tipo, compresi gli alianti, senza avere ottenuto la preventiva autorizzazione — tramite il Ministero dell'Aeronautica — della Air Force Sub Commission A.C. — Roma.

Analogo divieto permangono per l'esecuzione di voli da parte di qualsiasi aeromobile civile; le eventuali autorizzazioni dovranno essere richieste con la procedura anzi indicata.

Qualsiasi aeroplano o motore costruito senza autorizzazione sarà sequestrato o distrutto.

*Il Globo 8/9/46. I mezzadri*

J 1201

SA

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

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

DATE :- 26th April 1946.

REF :- AFSC/M/1/int.

S.I.A.I. MARCHETTI- SESTO CALENDE

Enclosed herewith for your information  
is the translation of an article on the above firm  
which appeared in the newspaper "Avanti" on 18th  
April 1946.



*[Handwritten signature]*

2459

D.G. REID F/O  
Intelligence Officer  
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Translation of newspaper cutting.

Cut from "AVANTI" of 18th April 1946

CLOSING DOWN OF S.I.A.I. - THE WORKERS REQUEST THE INTERVENTION  
OF THE GOVERNMENT

The financial crisis, which for many months has been threatening the S.I.A.I. of Sesto Calende, has become these days very serious. The attempts made by the "Consiglio di gestione" (Managing Board) in order to obtain the necessary funds for continuing works and for paying the workers their salaries have remained without success. Yesterday a Commission, which went to Rome to obtain from I.R.I. (Italian Reconstruction Organisation) a first loan received a categoric refusal. It is therefore thought that by the end of this month the Firm will close down, and all the workers dismissed.

A group of employees went to Varese accompanied by the Sindaci (Majors) of Sesto Calende and Vergiate, to meet a Commission of Reduci and the representatives of C.d.L. (Chamber of Commerce). They pointed out to the Prefetto the discontent of the workers of their present situation.

They also expressed the opinion that some higher authorities are purposely and for some determined reason hampering the continuance of this industry, as it seems most strange that one of the most important aeronautical Firms be completely abandoned.

The provincial C.d.L. (C of C) sent a signal to the Ministers DE GASPERI, ROMITA, NENNI, TOGLIATTI, and CORBINO and LUSSU, in which is pointed out the anxiety of 8.000 workers and requests a reply within 24 hours assuring the Government's intervention in order to avoid any further trouble.

2458

=====

BEST COPY POSSIBLE

ARTICLE TAKEN FROM THE ITALIAN AIR FORCE NEWS, THE  
 "NOTIZIA D'AVIAZIONE" No 3 DATED 17 MARCH, 1946.

New Italian Aircraft.

We have in Italy various types of civilian aircraft and also military aircraft of high quality, constructed and tested during the past two years with success, and which production is, Allied permitting, immediately possible seeing that in their project the poor availability of Italian materials and special installations, fuel etc. was taken into consideration. Apart the engine and structure factories, the instrument, radio and accessory factories are now able to work in necessary proportion and perfection. For the commercial air transport of passengers, goods and mail, "MINKS" will only list 6 new types of aircraft and namely: the exceptional 4-engine S.M.95 which is capable to carry a useful load of 13 tons, exceed 250 m.p.h., 25000 ft height, 3750 miles range, take-off run of 67 yards with a consumption of 2 litres petrol per Km. The 3-engine G.212, carrying 24 passengers and with the new type of Alfa engine "131" can exceed 250 m.p.h. and 1750 miles range with 7 tons useful load. The 2-engine "Colombo C-3 with only 250 H.P., 525 miles range and 650 Kgs useful load. (650/1000 ton) The "S.M. 101" having a range of 780 miles, useful load 870 Kgs and one engine 235 HP which consumption is 182gms petrol per Km. The "AIT" with a useful load of 2 tons, 525 miles range, a 450 HP engine and a lower folding gap for the loading of bulky material. The AIT aircraft is a drift of the transport glider "AL.101" characterized by an openable fuselage also from the front part for loading, fixed under carriage wheels with shock absorbers, aero-dynamic brakes to reduce to the minimum the landing speed, capable to carry 12 ton with a draught power-power of 50 HP. The 4-engine "Preda-Zepiata" aircraft remains uncompleted and various civil adaptations of military aircraft in use are under study, besides the Stratus-spherical 2-engine "A.C.2" which is capable to carry 5 tons load at an average speed of 243 m.p.h. and a consumption of 200 gasoline for every 1000 Kms and therefore an efficiency and economy higher than that of a lorry.

As for private aircraft or taxis are concerned, "AI 109" cites the "QR 14" four seater with two engines of 130 HP. and a range of 840 miles and a speed of 162 m.p.h. The IM.3 of which 20 models have already been sold to Italian pilots and for which the Allies have authorized the construction. The IM.5 with great visibility cabin, two seats, engine C.N.A.-60 HP, 750 miles range and able to fly 15<sup>1/2</sup> hours with only 1 Kg. petrol and the landing run shorter than that of the ferocious German Stork, thanks to the

The "S.M. 101" having a range of 780 miles, useful load 870 kgs and one engine 235 HP which consumption is 182grs petrol per Km. The "ALT" with a useful load of 2 tons, 625 miles range, a 450 HP engine and a lower folding gap for the loading of bulky material. The ALT aircraft is a drift of the transport glider "AL.121" characterized by an openable fuselage also from the front part for loading, fixed undercarriage wheels with shock absorbers, aero-dynamic brakes to reduce to the minimum the landing speed, capable to carry 1 1/2 ton with a draught power-power of 50 HP. The 4-engine "Breda-Zappata" aircraft remains uncompleted and various civil adaptations of military aircraft in use are under study, besides the Stratius-spherical 2-engine "A.C.2" which is capable to carry 5 tone load at an average speed of 243 m.p.h. and a consumption of 300 gasoline for every 1000 kms and therefore an efficiency and economy higher than that of a lorry.

As for private aircraft or taxis are concerned, "MINOS" cites the "R 14" four seater with two engines of 120 HP. and a range of 840 miles and a speed of 162 m.p.h. The PL.3 of which 20 models have already been sold to Italian pilots and for which the Allies have authorized the construction. The IM.5 with great visibility cabin, two seats, engine C.M.A. 60 HP, 750 miles range and able to fly 15% with only 1 Kg petrol and the landing run shorter than that of the famous German Stork, thanks to the aero-dynamic brakes and those hydraulic on the wheels. With ~~undercarriage~~ undercarriage, this aircraft is able to land in 12 metres only (about 12 yards) sliding on the skid formed by the exhaust pipe. Finally among the military aircraft, there is an example of technical capacity: the "G.56" one seater fighter-torpedo aircraft, with a 1500 HP. engine; top speed 428 m.p.h.; range 800 miles; climbing up to 21000 ft height in 7 minutes; fitted with one 20 m/ms gun on the propeller hub and two in the wings as well as a torpedo weighing 920 Kgs. The S.93 Dive bomber aircraft, two seater; Pilot in prone position to make the return dive more accelerated, 1250 HP engine, useful load of about 2 tons, 1030 miles range, speed 337 m.p.h. at 24000 ft height, fitted with one 820 Kgs bomb, one 20-m/ms gun on the engine, two 12.7m/ms machine gun in the wings and mobile in the tail plane. ("MINOS")

TEAMS: SGT. BILLU A.,

*Billu*  
P.T.O

*Billu*

*Billu*

STRALCIO DE 'ARTICOLO "LA SITUAZIONE ALLA CAPRONI" TRATTO DAL GIORNALE  
"IL GLOBO" DEL 20 GENNAIO 1946.-

I 2800 dipendenti della Caproni Bergamasca di Ponte S. Pietro non si sono limitati ad osservare il loro turno di lavoro, ma occupano in permanenza gli stabilimenti, chiedendo di essere riassunti.-

Stamane è stato loro distribuito il saldo della quindicina arretrata; il contegno degli operai è disciplinato.-

Alla camera del Lavoro di Milano è stato inviato un telegramma per segnalare la gravità della situazione, per annunciare che gli operai, permangono nello stabilimento decisi a mantenere l'occupazione.-

Stamane dirigenti del C.L.N. sono partiti per Roma, per ottenere l'interessamento del Governo per la risoluzione della crisi.-

Alcuni giorni or sono la Direzione della Ditta Lagomarsino licenziava uno dei suoi dipendenti che aveva un lungo passato partigiano.- Questi si rivolgeva alla Camera del Lavoro per fare valere le sue ragioni ed un rappresentante di quest'ultima accompagnato dall'impiegato si recava presso la Direzione per addivenire ad un accordo.- Essendo corsa voce che la Direzione avesse trattato con bruschi modi sia l'impiegato che il Rappresentante della Camera del Lavoro, le maestranze improvvisamente bloccavano le uscite dello stabilimento vietando a tutti, impiegati operai, dirigenti ad allontanarsene.-

Dopo ore di attesa intervenivano i Carabinieri ed altra forza pubblica.- I lavoratori potevano così uscire dallo stabilimento.-

=====

STRALCIO DELL'ARTICOLO "LA CAPRONI OCCUPATA DAGLI OPERAI LICENZIATI"  
TRATTO DAL GIORNALE "ITALIA NUOVA" DEL GIORNO 20 GENNAIO 1946.-

Tremila operai hanno occupato gli stabilimenti della Caproni per protestare contro il licenziamento.- Numerosi contingenti di carabinieri circondano gli edifici.- Anche gli stabilimenti della "Lagomarsino" di Milano sono stati invasi ieri sera dagli operai per protestare contro il licenziamento di un operaio, avvenuto per grave atto di indisciplina.- Sono state bloccate le uscite e i dirigenti e gli impiegati non hanno potuto abbandonare l'edificio finchè non è intervenuta la "volante" che ha disperso i dimostranti.- Stamane l'operaio licenziato, che è un capo cellula comunista, è stato riassunto.-

=====



RETTIFICA ALL'ARTICOLO "LA SITUAZIONE DELLA CAPRONI" PUBBLICATO DAL GIORNALE "Il Globo" DEL 20/1/1946.-

I 2800 dipendenti della S.A. Caproni Aeronautica Bergamasca di Ponte S. Pietro (Bergamo) furono sospesi dal lavoro per una settimana onde consentire alla Direzione di compilare un programma di assestamento della produzione da continuare e potenziare.- Al termine della settimana di sospensione sarebbero stati riamessi al lavoro soltanto gli operai che avrebbero potuto essere impiegati in lavorazioni economicamente possibili, mentre i rimanenti operai, esuberanti sarebbero rimasti sospesi dal lavoro e passati alla Cassa Integrazioni Salari fino a quando lo sviluppo dei lavori non avrebbe consentito il graduale assorbimento di aliquote di maestranze.-

Gli operai, non essendo giunte alle autorità provinciali le istruzioni per l'ammissione alla Cassa di Integrazione degli operai sospesi, pur riconoscendo la necessità del provvedimento deciso dalla Direzione, decisero di rimanere tutti negli stabilimenti fino a quando non fosse giunta l'assicurazione della loro ammissione alla Cassa Integrazione e in questo frattempo decisero di non cessare la loro attività produttiva.-

Infatti disciplinarmente continuarono le lavorazioni in corso per alcuni giorni fino a quando per accordi intervenuti con la Direzione ed a seguito di garanzia che sarebbero in ogni caso riconosciute le indennità dovute dalla Cassa Integrazione, lasciarono le officine e disciplinatamente attesero che la Direzione compisse il suo lavoro di riordine del programma produttivo.-

Dopo una settimana di interruzione dei lavori un terzo dei dipendenti circa 900 (novecento) ripresero lavoro, mentre i rimanenti rimasero sospesi, usufruendo degli assegni di legge.-

...../.....

= 2 =

Tuttora 1500 operai sono ancora sospesi mentre circa 400 sono stati occupati presso lo stabilimento di Taliedo della Società Aeroplani Caproni.-

Quanto è detto nel 5° capoverso in poi non riguarda la Società Caproni Aeronautica Bergamasca, ma la Società Lagomarsino che nessun legame di interessi con la predetta Società.-

=====

RETTIFICA ALLO STRALCIO DELL'ARTICOLO "LA CAPRONI OCCUPATA DAGLI OPERAI LICENZIATI" PUBBLICATO SULL' "ITALIA NUOVA" DEL GIORNO 20/1/1946.-

L'occupazione ha avuto il carattere descritto nella precedente rettifica.-

Nessuna necessità di intervento della forza pubblica si è verificato perchè, come detto, tutto si è svolta nella massima calma e con piena comprensione delle necessità in cui la Società si è trovata di adottare il provvedimento di sospensione del lavoro della maestranza esuberante ai programmi produttivi economicamente possibili in questo momento.-

-----ooOoo-----



2453

I 1159



UFFICIO DI STATO MAGGIORE  
DELLA REGIA AERONAUTICA  
SEGRETERIA

UFFICIO "I"

UI/700515/Z  
Prot. N. Allegati 1

Roma, 30 MAR 1945 - A

AL L'A.F.S.C. / I.S.

= R O M A =

Risposta al foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO: Lenta ripresa delle industrie - La FIAT si prepara per il 1947.-

Si prega trasmettere per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Si trasmette, allegata, copia di notizie relative all'argomento in oggetto.-

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

2452

I 1159.

STRALCIO GIORNALE "IL MATTINO D'ITALIA" IN DATA 21 MARZO 1946Lenta ripresa delle IndustrieLA FIAT SI PREPARA PER IL 1947Occorre ridurre le maestranze esuberanti, fare largo ai prestiti, ottonere disponibilità di valuta, assicurare le materie prime.-

Da ogni parte non si fa che dire: "Salviamo Torino, salviamo la FIAT, che è a quanto dire" "salviamo l'industria nazionale", perchè i problemi inerenti al nostro più grande complesso industriale sono, oggi, in termini equivalenti ed hanno la medesima impostazione dei problemi relativi a tutto l'insieme della industria italiana.

Non è cosa nuova denunciare i parassiti, che maggiormente smungono questo organismo già consunto è logoro dalla guerra, indebolito e sfruttato da una gestione commissariale protratta oltre il lecito e l'onesto.

Ma finchè l'opera di bonifica, di disinfezione, di risanamento non verrà posta energicamente in pratica, per l'interesse della nazione e il vero benessere del popolo, è obbligo della stampa ribattere sull'argomento e suscitare quella opinione pubblica particolare che finirà per prendere sui responsabili fino al punto da scuoterli, distrarli dalle loro personalistiche attività politiche, costringerli a provvedere, prima che sia troppo tardi, prima che il crollo fragoroso e definitivo non travolga migliaia di vittime, dopo le tante già sacrificate dalla guerra fascista e dall'odio di parte.

Quanti sono coloro, che oggi dipendono dalla FIAT; che percepiscono salario e che non rendono niente, sia perchè non c'è lavoro per tutti e sia perchè se pure ce ne fosse non saprebbero da che parte incominciare per affrontarlo? Moltissimi. Perchè in gran numero furono assunti per dar loro modo di essere esonerati dal servizio obbligatorio nelle formazioni nere durante il periodo della repubblica di Salò; in gran numero furono assunti perchè potessero salvarsi dalla deportazione in Germania, perchè potessero tirare avanti l'esistenza quando il "mantenersi vivi" era l'unica preoccupazione di tutti in attesa della "liberazione".

Quanto costa tutta questa gente alla FIAT? un patrimonio. La più <sup>151</sup>idonea prassi amministrativa consiglierebbe uno sfollamento, un alleggerimento degli oneri finanziari conseguenziali alla presenza di tanta mano d'opera inoperosa e costosa, che grava senza reddito sul bilancio instabile negativo, deficitario dell'Azienda.

Ma si può mettere sul lastrico tutta questa massa di gente, che ha dietro di sé una turba di familiari famelici, anemici, coperti di stracci? NO.

O meglio, la si potrebbe a primavera, licenziare, accompagnare al cancello della FIAT, ma indicarle subito di rimpetto un ufficio di ingaggiamento per lavori pubblici statali, necessari a ricostruire il Paese e sufficienti ad assorbire i lavoratori disponibili.

L'industria non può continuare a conservare presso di se indefinitamente una pletera di operai esuberanti; le fabbriche non sono istituti di beneficenza.

Una volta alleggerito il complesso industriale di questa pesantissima zavorra, di questa enorme palla al piede, che gli impedisce di muovere il

/.....

- 2 -

più piccolo passo in avanti, largo ai prestiti, congrui, controllati, molto controllati, da definirsi subito, senza lungaggini e pastoie di burograzia, senza ~~lungaggini~~ intreccio di interessi, senza traffico di "liste gialle".

Una oculata difesa della lira, la stabilizzazione dei prezzi e il blocco effettivo del circolante, sono condizioni indispensabili, concomitanti come la necessità che il Governo attui provvedimenti fiscali atti ad affrontare il bilancio straordinario della ricostruzione e della ripresa.

Altra questione essenziale da risolvere per ovviare la crisi che travaglia l'industria è quella dell'esportazione.

Le limitazioni attuali impediscono la ripresa, mentre l'istituzione di conti valutari, da molto tempo richiesti e ancora mai accordati, potrebbe facilitare la disponibilità di valuta estera e la sua valutazione di lire.

I capitani dell'industria denunciano, infine, unanimi, la necessità non solo di preoccuparsi con la massima urgenza degli approvvigionamenti esteri per l'anno in corso, ma anche di predisporre, fin d'ora tempestivamente, con l'esportazione, le importazioni di materie prime per la produzione del 1947.

Che cosa è stato fatto in merito? Quali providenze sono state adottate dal Governo ciellenista, tanto preoccupato a far della "politica pura", tanto occupato a convincere il pubblico, "la massa", che tutto dipende dalla risoluzione del binomio "repubblica-monarchia" con formula naturalmente repubblicana?

Troppe chiacchiere si sono fatte finora, che sono andate ad arricchire la riserva abbondante degli imbonitori di sinistra.

Nella situazione in cui ci troviamo, sarebbe ora di chiamare a raccolta la buona volontà, la buona fede di tutti, di superare sul serio le difficoltà in cui il paese si dibatte; di prendere delle decisioni pratiche e risolutive; di infondere negli alleati la fiducia nell'azione dei produttori italiani.

Ma niente di tutto questo si fa. Perché? Il Governo dei C2L.N. fa cose ben diverse alle quali pensare.....

Fino a quando si durerà ad imbonire la massa con argomentazioni prive di fondamento serio; fino a quando si continuerà ad imbottire i crani di chiacchiere vuote ed inconcludenti, senza additare, esaminare e risolvere i veri problemi, la soluzione dei quali, unica e sola, potrà apportare al nostro affamaticissimo popolo pane e lavoro e i benefici della democrazia, conquistata a prezzo di lacrime e di sangue, l'industria languirà sempre fino a morire e lo spreco della disoccupazione, della miseria, della fame, diverrà sempre più grande, ingigantirà, fino a distruggere e cancellare ogni più tenue speranza di tempi migliori.



=====

| 742

| | | | |