

ACC

10000/135/723

000/135/723

PRESS ARTICLES, GENERAL
JAN. 1946 - JAN. 1947

S.I.O. 8/11

3.

For inf & Ref 26^A, D.D. & I spoke Gen Armona PM this morning. A.C. is still having much difficulty to 'prove' anything against Biffi whose past record as an aviator & a master Persimian mind has to be remembered (according to A.C.).

A.C. said that he would have given Biffi another action while this posting (had it not been for this omission) & maybe he will even in spite of it. This was in answer to my leading question.

R.B.

4/1

4.

S.I.O. 8/11

2617

This morning, with Major Curmott & Benedictine, I asked the British what's happening about subject at 11:30.
 2. The answer is still that the I.A.M. can not obtain concrete evidence to prove that Biffi was the culprit.
 3. I strongly suspect that the subject will die unproven but I'm sure that the action taken has had a salutary effect on all of the I.A.M.

14/1/47

S.I.O.

- Ref 24^A, I think we should send a copy to O.P. Elmas & ask him for his side of the story. I think we should also take it up with P.R.O. in the A.C. & possibly with Br. Burtway.
2. The trouble with our service people is that we can't reply to press articles even if we want to!
 3. Please consult PH/Off Legat & seek his advice for me. Possibly O.P. Elmas could ask Gen. Piria to reply to the article, especially about the Rates of pay on which it seems to me that Siotto has got a 'fairing out'. I thought the Allies always paid as well as the Axis & usually a bit better!

17/12.

Director Messrs. Smith, Jones, & Co.
 1st. Write Elmas
 2nd. Write PH/Off Legat

2

- Ref Min. 1, I think O.P. Elmas should be asked for his side of the story before any further action is taken.
2. Gen. Piria should then be invited to make the true facts known. It is surely his duty to deal with such matters in any case!
 3. S/Lt. Salter is investigating the position of these workmen. Generally speaking I believe the basic wages paid by the allies is higher than Italian rates but in addition the Italians pay allowances and give other facilities such as canteens, cooperatives, Health Insurance etc.
- 19/12
- PH
S.I.O.

2616

OUR AIRPORTS ARE NOT ADEQUATELY EQUIPPED.

This problem will also have to be settled in view of the recommencement of the civil aircraft service.

With the imminence of the recommencement of Commercial Airlines Services, experts consider indispensable every effort on the part of competent administrations for ameliorating the National Airports Network and that sufficient action should be taken to render efficient all the necessary accessory services by the development of civil aviation.

Cities like Rome and Milan have no conveniently situated modern airports, cemented runways, hangars or adequate airports services for passengers etc.

During the Winter season, several Italian airports, used by civil airlines are subject to inundations, causing either deviations or interruptions and thus hampering regular services. Finally, the lack of an extensive service of flight assistance, using modern systems of established efficiency hinders night base and flights during bad atmospheric conditions.

This inefficiency in our aeronautical organisations has reached the attention of the directors of the main air transport companies recently set up in Italy which intend develop a more comprehensive programme, concerning national and international traffic, including, amongst other things, night services for mail and passenger transport. But improvements in equipment and ground services are also sought after for foreign companies concerned with important international services.

The contrast they reveal between the equipment of foreign countries and that of Italy is very sharp and threatens to influence future developments in air traffic. Foreign experts observe that our country, favoured by its geographical position should make every effort to offer immediately to American, English, Spanish, Swedish, Swiss, Russian and other companies the best landing places and smooth working services. Examination should be made of the opportunity of creating great air ports and companies as has been done successfully in other countries, thus presenting a chance of confronting our present financial difficulties, which hinder further progress in this sphere. Finally, the same experts stress the fact that, considering the condition of the other Italian modes of transport, the development of international air traffic would contribute to the rebirth of a great tourist traffic directed towards Italy.

"IL GLOBO" 26th January, 1947.

TRANSLATED BY LAC J. COSTIGAN.

*Looks like a 'Jeeves' from I.A. 17- for
airfield construction at Rome, Milan & Genoa etc.
Good luck to 'em.*

13/2

E LIRE DIECI

Domenica 26 Gennaio 1947 - S. Polcarpo



DIREZIONE

Avete fatto l'abbonamento al Globo per il 1947? Sarà un anno decisivo per i vostri affari. Abbonatevi oggi stesso

re navi
o forse
i noi

I nostri aeroporti non sono adeguatamente attrezzati

Anche questo problema deve essere risolto in vista della ripresa dei servizi aerei civili

di acciaio, interessamenti sono senza di fare il re e dei retri porti

nostre omire
i ita-
ordo,
e di
pre-
tic)
sc-
e
is-
ri-
lla
at-
ic-
col-
ne
di
me-
avo-
nu-

o
rei
15.
in
ien-
na,
ale
ita
ti)

Nell'imminenza della ripresa dei servizi aerei commerciali, gli esperti ritengono indispensabile che le amministrazioni competenti dedichino ogni cura al miglioramento della rete aeroportuale nazionale e che si faccia quanto è necessario per rendere efficienti tutti i servizi accessori necessari per lo sviluppo della navigazione civile.

Città come Roma e Milano non dispongono di moderni aeroporti convenientemente ubicati, muniti di piste in cemento, di capaci rimesse per voli, di adeguati servizi di assistenza per i passeggeri di transito, etc. Durante la stagione invernale, diversi canali italiani nei quali fanno capo servizi civili sono soggetti ad allagamenti che causano interruzioni o deviazioni del traffico, ciò che turba la regolarità dei servizi. Infine la mancanza di un esteso servizio di assistenza al volo, effettuato con sistemi moderni di prov-

ta efficienza, ostacola i collegamenti notturni ed i voli in condizioni atmosferiche avverse.

Questo deficit della nostra organizzazione aeronautica preoccupano i dirigenti delle maggiori aziende di trasporti aerei recentemente costituitesi in Italia, le quali intendono svolgere programmi di esercizio molto nutriti, che interessano il traffico nazionale ed internazionale, comprendenti, fra l'altro, servizi notturni per il trasporto della posta e di passeggeri. Ma il miglioramento dell'attrezzatura e dei servizi di terra è impedito anche dalle compagnie estere che esercitano importanti servizi internazionali che fanno scalo in Italia. Il colpevole che esse rilevano fra le attrezzature di altri paesi è quella di cui dispone l'Italia e stridente è minaccia di inflazione sui futuri sviluppi del traffico aereo di transito. Esperti stranieri osservano che il no-

stro paese, favorito dalla sua posizione geografica, che ne fa quasi uno scalo obbligato dei servizi intercontinentali, dovrebbe fare ogni sforzo per offrire al più presto alle imprese americane, inglesi, spagnole, brasiliane, francesi, svedesi, svizzere, sovietiche ecc., ottimi scali e perfetti servizi di assistenza. Dovrebbe essere esaminata la opportunità di creare, come è stato fatto con successo in altri paesi, grandi aeroporti e servizi consorziali, ciò che permetterebbe di fronteggiare le difficoltà finanziarie che attualmente si presentano per conseguire notevoli progressi in questo campo. Infine, gli stessi esperti sottolineano che, dato lo stato degli altri trasporti italiani, lo svi-

2614

ler ia Roma

BORSA: Titoli di Stato in sensibile aumento con richieste particolarmente rivolte alla Rendita 5 per cento ed ai Buoni del Tesoro. Azionari bene intonati a resistenza, nonostante qualche squilibrio al listino. Assai ricercate Isotta, Breda, Ilva, Anic, Rumianca e Immobiliari.

IL MERCATO LIBERO DELLE VALUTE: In lieve diminuzione.

PREZZI DEI GENERI ALIMENTARI: Stazionari.

L'azione sindacale del PSI discussa in un convegno

programma e l'azione sindacale in vista del C. G. I. L., che l'aprile prossimo stato discusso no di sinda-

del collegi proibivirali e del consigli del lavoro. Si chiede inoltre il collocamento al sindacato, l'incremento dell'istruzione professionale, un piano organico per la disoccupazione, la fusione dei diversi istituti previdenziali e assistenziali, la unificazione dei contributi, la rivendicazione per la C. G. I. del compito di stipulare i contratti di ingaggio per gli e- l'incremento del mo- gerativo ed un- mento orga-

luppo del traffico aereo internazionale potrebbe contribuire alla riattivazione di proficue correnti turistiche dirette in Italia.

LE ALTRE NOTIZIE

CONFIDENTIAL

From: R.A.F. Staff, Elmas C.M.F.
 To : Air Forces Sub Commission, A.C. Rome
 Date: 6th January 1947
 Ref : ELM/5/INT.

NEWSPAPER ARTICLE

I have to acknowledge your letter AFSC/1102/4/Int dated 21st December 1946. I have already seen the scurrilous article you have enclosed. The cause of the article has been due to the low rate at which the civilian workmen have been paid in Sardinia. Representation was made in the Autumn to higher authority that the rates were low and advocating the raising of them. General Pinna came to see me regarding the matter and I explained the position to him. I also warned him that it was likely that a number of workmen would shortly be discharged as redundant and that it was possible that this would be interpreted as victimisation. I was correct in my surmise.

2. The discharges enabled me to get rid of whom I considered to be the trouble makers and the persons who were the loudest in their condemnation of the Allies rates of pay. This was followed by a perfect spate of invective against myself as an individual. As it happened, my establishment was reduced further and it enabled me to reply to the article by sacking a number more of the more unsatisfactory workers.
3. This has had the effect of stopping this ill informed criticism. The rates of pay have now been generously increased and nobody at Elmas has a legitimate complaint.
4. I considered that as an Air Force officer I did not feel myself called upon to answer in the open press journalism which was so palpably misinformed, untrue and of such a low standard. I considered that if I made official representation to the High Commissioner it would possibly give the editor of this rag an exaggerated idea of his own importance.
5. The discharge of the workers, although it had nothing to do with the articles concerned, has done more to discredit the paper than any official action could possibly have done. As a matter of interest the civilian establishment is down to 3 under a dozen from a maximum of over 250, the R.A.F. to one S/Ldr and one F/O. & 35 My relief is expected daily. airmen.
6. I enclose a further article from that 'spit-me' rag, the PRESENTE, which may be of interest.

enabled me to reply to the article by sacking a number more of the more unsatisfactory workers.

3. This has had the effect of stopping this ill informed criticism. The rates of pay have now been generously increased and nobody at Elmas has a legitimate complaint.

4. I considered that as an Air Force officer I did not feel myself called upon to answer in the open press journalism which was so palpably misinformed, untrue and of such a low standard. I considered that if I made official representation to the High Commissioner it would possibly give the editor of this rag an exaggerated idea of his own importance.

5. The discharge of the workers, although it had nothing to do with the articles concerned, has done more to discredit the paper than any official action could. 3 possibly have done. As a matter of interest the civilian establishment is down to 3 under a dozen from a maximum of over 250, the R.A.F. to one S/Ldr and one F/O. & 35 airmen. My relief is expected daily.

6. I enclose a further article from that 'spit-me' rag, the PRESENT3, which may be of interest.

A.M. Glover
(A.M. GLOVER)
Wing Commander Commanding
R.A.F. Station Elmas C.M.F.

Encl.

JLM
24/11

24/11

1102/4/INT

24/11

283

TRANSLATION FROM "PRESENTE" (PRESENT) - INDEPENDENT CAGLIARI WEEKLY / ^{1st Year} N 34, 24 DEC 46.

By F/O G.R. OLIVER.

Extract from Article "PARA-DE- PARADE GROUND"
by VESPASIAN

" A worker sacked by ELMAS has written to us, giving us other particulars about the treatment used by the English toward Italian workers.

It is a shameful matter, but we are unable to do anything!
Not even to talk about it.

Mind you, it is not owing to fear. (--that we can do nothing). But in order to avoid our articles provoking, as they have already provoked, other sackings! The situation, dear worker friends, is this.

Following upon the first exposés made by Lawyer Siotto, first to the Council, next in the columns of "Advance, Sardinia" (Sardegna, Avanti!), a first contingent of workers were sacked off.

Following upon the publication by "PRESENTE" ^{of} ~~of this same article~~, of the said article, other workers were thrown upon the pavement.

The Labour Chamber (Camera del Lavoro) remains silent-----
Above all, owing to the fact that the initiative for the protest had been taken by a Socialist and not by a Communist !

This is the situation.

It is useless to ~~make~~ ^{initiate} ~~protest~~ ^{protest} or to debate in print (make polemics)! This avails nothing! Because in this swinish country, with the foul people that control us, one can take no initiative at all, without the electoral racket breaking loose.

Is that true, Comrade Ibbas^R ?" (I.B.)

R.A.F.ELMAS , C.M.F.
29 DEC.46

2612

276



THE HONOURABLE CINGOLANIS

from
Advent 19 Dec.

D.D. Fk M 19/12
S.S.O. my. 19/12
! 19/12

Quite good caricatures!

2611

SECRET

26A

CC 8503

23 December 1946

SUBJECT: Report on Anglo-American - Italian Air Relations.

TO : Allied Force Headquarters.
ATTENTION: Chief of Staff.

1. Reference your undated letter AF 148, above subject, (received in the Allied Commission on 20 December) concerning the article which appeared in the Italian newspaper "UNITA" on 4 December 1946 which revealed a leakage of information, it is believed that the leak occurred in the Italian Air Ministry. The following is the sequence of events in connection with this matter.

2. On 2 December a conference was held at the Italian Air Ministry, at which the following officers were present: The Director, Deputy Director and Senior Equipment Officer together with two Officer Interpreters of the Air Forces Sub-Commission and Squadron Leader Thompson of the British Air Ministry, Generals Aimone Cat, Brigante, Monte, Coppi and Biffi and Colonel Gransanti of the Italian Air Force. The purpose of the meeting was to discuss the reorganization and re-equipment of the Italian Air Force. It is apparent from the wording of the article in "UNITA" (of 4 December) that one of the officers present at this conference actually communicated information to the offices of the newspaper "UNITA".

3. On 4 December (the day on which the "UNITA" article appeared) the Head of the Italian Intelligence Section informed the Air Forces Sub-Commission that the Chief of Air Staff (General Aimone Cat) was intending to reply to the article and that he was considerably concerned at the leak of information. Subsequently two further articles were published in "UNITA" dated 6 and 7 December and another article appeared in "GIORNALE DELLA SERA" on 7 December; copies of these three subsequent articles are forwarded herewith for your information. From them it will be observed that the Air Minister took the matter seriously and his answers seem to have satisfied the Italian Press because no further articles on this subject have appeared.

4. It will also be observed that the names of the Italian Officers present at the Conference are given in a "UNITA" article, General Porro was not present ("UNITA" admitted that he was not present in an article of 14 December), but as was pointed out at the time by the Intelligence Section of the Italian Air Ministry, it is significant that the name of General Biffi was not mentioned.

5. On 11 December and 13 December respectively, both the Italian Chief of Staff and the Italian Air Minister verbally admitted to the Director and Deputy Director Air Forces Sub-Commission that they suspect that General Biffi was responsible for this serious leak of in-

- 1 - SECRET

atic

222

(1)

(11

7.

2.

FL



Cor

SE

- 2

①

25

51

15

to file x

B.F. 6/1

1/18 4/1

DRAFT.

SECRET.

To AFSC

Returned for
your files

OFFICE OF THE CHIEF COMMISSIONER
ALLIED COMMISSION

APC 794

Ref 668503

December, 1946.

Subject: Report on Anglo-American - Italian Air Relations.

To : Allied Force Headquarters.

Attention: Chief of Staff

Reply to AFSC

Reference your letter APC 148 undated (and received in the Allied Commission on the 20th December), concerning the article which appeared in the Italian newspaper 'UNITA' on 4th December, 1946, which revealed a leakage of information, it is believed that the leak occurred in the Italian Air Ministry. The following is the sequence of events in connection with this matter.

2. On the 2nd December a conference was held at the Italian Air Ministry, at which the following officers were present - The Director, Deputy Director and Senior Equipment Officer together with two Officer Interpreters of the Air Forces Sub-Commission and Squadron Leader Thompson of the British Air Ministry, Generals Aimone Cat, Brigante, Monte, Coppi and Biffi and Colonel Gransanti of the Italian Air Force. The purpose of the meeting was to discuss the re-organization and re-equipment of the Italian Air Force. It is apparent from the wording of the article in 'UNITA' (of 4th December) that one of the Officers present at this conference actually

communicated information to the offices of the newspaper 'UNITA' (entirely appeared)

3. On the 4th December, the Head of the Italian Intelligence

Section informed the Air Forces Sub-Commission that the Chief of Air Staff (General

Aimone Cat) was intending to reply and that he was considerably concerned at the

2. On the 2nd December a conference was held at the Italian Air Ministry, at which the following officers were present - The Director, Deputy Director and Senior Equipment Officer together with two Officer Interpreters of the Air Forces Sub-Commission and Squadron Leader Thompson of the British Air Ministry, Generals Aimone Cat, Brigante, Monte, Corpi and Biffi and Colonel Gransanti of the Italian Air Force. The purpose of the meeting was to discuss the re-organization and re-equipment of the Italian Air Force. It is apparent from the wording of the article in 'UNITA' (of 4th December) that one of the Officers present at this conference actually communicated information to the offices of the newspaper 'UNITA'.

3. On the ~~same day~~ ^{14th December} ^{*the day on which the article appeared*}, the Head of the Italian Intelligence ^{*TO THE AIR FORCE*} Section informed the Air Forces Sub-Commission that the Chief of Air Staff (General Aimone Cat) was intending to reply ^{*TO THE AIR FORCE*} and that he was considerably concerned at the leak of information. Subsequently two further articles were published in 'UNITA' dated 6th and 7th December and another article appeared in 'GIORNALE DELLA SERA' on the 7th December; copies of these three subsequent articles are forwarded herewith for your information. From them it will be observed that the Air Minister took the matter seriously and his answers seem to have satisfied the Italian Press because no further articles on this subject have appeared.

4. It will also be observed that the names of the Italian Officers present at the Conference are given in a 'UNITA' article, General Forro was not present ('UNITA' admitted that he was not present in an article of the 14th December), but as was pointed out at the time by the Intelligence Section of the Italian Air Ministry, it is significant that the name of General Biffi was not mentioned.

..... / Para. 5.

- 2 -

5. On the 11th December and 13th December respectively, both the Italian Chief of Staff and the Italian Air Minister verbally admitted to the Director and Deputy Director Air Force Sub-Commission that ^{they suspected} there is little doubt that General Biffi was responsible for this serious leak of information. The Air Minister himself is already conducting an enquiry, the results of which are not yet known in the A.F.S.C. However, the Director A.F.S.C. is ^{still} pursuing the matter and you will be informed of the ultimate result of the enquiry and of any disciplinary action which the Italian Air Ministry may decide to take.

6. I am assured by the Director A.F.S.C. that all precautions possible have been taken in the A.F.S.C. to keep these matters secret, for example :-

(i) Soon after your signal UK.473 dated 15th November was received, the Director and Deputy Director A.F.S.C. went to the Italian Air Ministry on the 22nd November to discuss verbally the implications resulting from that signal, which approved the re-organisation of the Interim Italian Air Force under certain conditions. At the meeting (on 22nd November) the Director opened by saying that the subject to be discussed should be treated as 'SECRET' and when confirming the information verbally released to the Italian Air Ministry, the A.F.S.C. letter (dated 26th November, 1946) was marked 'ITALIAN & ALLIED SECRET'. At a meeting on 2nd ^{December} ~~December~~ it was again impressed upon all present that the subject matter under discussion should be treated as Secret.

under discussion should be treated as Secret.

been taken in the A.F.S.C. to keep these matters secret, for example :-

- (i) Soon after your signal UK.473 dated 15th November was received, the Director and Deputy Director A.F.S.C. went to the Italian Air Ministry on the 22nd November to discuss verbally the implications resulting from that signal, which approved the re-organisation of the Interim Italian Air Force under certain conditions. At the meeting (on 22nd November) the Director opened by saying that the subject to be discussed should be treated as 'SECRET' and when confirming the information verbally released to the Italian Air Ministry, the A.F.S.C. letter (dated 26th November, 1946) was marked 'ITALIAN & ALLIED SECRET'. At a meeting on 2nd December it was again impressed upon all present that the subject matter under discussion should be treated as Secret.

- (ii) On 4th December and as a result of the extract in 'UNITA' dated 4th December it was decided at an A.F.S.C. Weekly Staff Meeting that the attention of all ranks was to be drawn to a serious leak of information and that they were to be reminded not to divulge secret information.

7. I am satisfied that the leak did not occur from Allied Commission Personnel.
8. For your information the Director A.F.S.C. brought to my attention the series of articles in the Italian Press as soon as they had been translated and I am satisfied that he has taken all action possible to trace the source of the leakage and that his actions subsequent to the leakage, in his relations with the Italian Air Ministry, have been correct.

Flm
23/12

(5)

SECRETS E C R E T

1

December 1946

AP 148

SUBJECT: Report on Anglo-American - Italian Air Relations

TO : Chief Commissioner
Allied Commission
Rome

1. The following article appeared in the Italian newspaper 'UNITA' on 5 December 1946:

" 'UNITA' under the title 'Royal Air Force' states the Anglo-American solicitude for the fate and future of Italian aviation has always been great.

"Extraordinarily great. Almost worrying. And the rumours that are going about these days at the Air Ministry are such as to justify this anxiety. It is stated in fact at the Ministry that on the 2nd December a meeting took place there of high officials of the British and Italian aviation. In order to discuss the re-organization of Italian aviation, Air Marshall J. PRODIE, the head of the Allied Air Force Sub-Commission, is said to be responsible for this 'charming idea' and to have introduced to the Italian Air Commanders a certain Colonel THOMPSON, who has been especially sent by the British Government in order to reorganize Italian aviation. Apparently very important and delicate matters were discussed at the meeting connected with the future of Italian military and civil aviation, matters connected with staff, training present and future availability of Italian air bases already formed part of the Royal Air Force. This is the story that is going about the Italian Air Ministry. Even names being quoted. Does Minister CINGOLANI know anything about it. The question appears to be so serious that we should be the first to welcome a denial."

2. The above article shows a gross leakage of information, considering that all correspondence dealing with the reorganization of the Italian Air Force has always been of a Top Secret or Secret nature.

3. It would appear that those responsible for security arrangements within the Air Forces Sub-Commission and/or the Italian Air Ministry failed to carry out their duties properly. 2006

4. The leakage referred to above is to be investigated immediately, and this Headquarters informed of the result.

L. C. JAYNES

Major General, U. S. Army
Deputy Chief of Staff

Copy to:

The Director of Air Forces
Sub-Commission, Allied Commission, Rome
G-2 AFHQ G-4 MTOUSA (Air Advisory Sec.)
G-3 AFHQ US POLAD
G-5 AFHQ BRIT POLAD
CA PRO AFHQ RAF LO
AOC, AFHQ RAF, Italy

SECRETS E C R E T

Confidential . 25A

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

To : Officer Commanding,
R.A.F. Station,
Elmas, Sardinia.

Date : 21st December, 1946.

Ref : AFSC/1192/4/Int.

A.V.M. Brodie has instructed that the attached translation of an article which appeared in a Cagliari newspaper on 30th November, 1946, be passed to you for information.

2. Although we have no information concerning these incidents and allegations they should presumably be given no more credence than is usually the case with the so-called "Free Press".

3. However it would be appreciated if we may be informed of any statement or denial which may have been issued by the High Commissioner for Sardinia. If no action has been taken and you consider this desirable in order to avoid any further straining of Anglo-Italian relations, we shall be glad to give you any assistance which you may require at this end.

Surk
S.M. LEGAT, FI/O,
for Air Vice-Marshal,
Director,
Air Forces Sub Commission.

2605

*25/12**25/12*

EXTRACT FROM THE NEWSPAPER "PRESINALE" PUBLISHED IN
CAGLIARI ON THE 30TH NOVEMBER 1946

THE BRITISH AT ELMAS AIRPORT

ILL-TREATMENT AND INSULTS TO OUR WORKMEN.

A poor workman was taking home a little left-over soup; a British officer upset his soup then said: "Now pick it up and take it home to your children."

Repeatedly, lawyer Siotto has made public a series of very serious facts, both through the medium of the Consultative Assembly and the columns of the weekly "Sardigna Avanti." he has informed the authorities and public opinion. As this straight and irrevocable denunciation has not had the result that one might expect, we purposely bring up the matter again by republishing the shorthand notes of the speech made by lawyer Siotto to the Consultative Assembly.

We are of the opinion that, when faced with the precise accusations of Mr. Siotto, the Colonel Commanding the R.A.F. Air-Port at Elmas cannot do otherwise but admit, day or explain further the facts and circumstances.

Not only is our national pride in question but also the reputation and dignity of the British services.

SIOTTO : I am satisfied. As shortly as possible I shall explain why the High Commissioner's reply has not satisfied me. I had foreseen the High Commissioner's answer; "this matter is out of the area of my competence". Nothing to object to. However there would have been no real basis for my question, and therefore it would have been without value, had not this point been cleared nor could the reasons for my dissatisfaction with the High Commissioner's reply have been understood. We have to start from an incontrovertible fact and one which is unknown to the greater part of Sardinians and the vast majority of Italians. The British, strengthened by the armistice conditions, occupied Elmas aerodrome, which is an Italian territory, but has been relieved from Italian sovereignty and is a British zone. This, in the mind of the occupants, and as appears from their dispositions is a permanent occupation.

A small palace, the building of which cost millions and millions, not at the present value of the lire, did not please the British. Well; there is a small palace and in a few minutes the palace is destroyed. A casual-

otherwise but admit, deny or explain further the facts and circumstances.

Not only is our national pride in question but also the reputation and dignity of the British services.

SIOTTO: I am satisfied. As shortly as possible I shall explain why the High Commissioner's reply has not satisfied me. I had foreseen the High Commissioner's answer; "this matter is out of the area of my competence". Nothing to object to. However there would have been no real basis for my question, and therefore it would have been without value, had not this point been cleared nor could the reasons for my dissatisfaction with the High Commissioner's reply have been understood. We have to start from an incontrovertible fact and one which is unknown to the greater part of Sardinians and the vast majority of Italians. The British, strengthened by the armistice conditions, occupied Elmas aerodrome, which is an Italian territory, but has been relieved from Italian sovereignty and is a British zone. This, in the mind of the occupants, and as appears from their dispositions is a permanent occupation.

A small palace, the building of which cost millions and millions, not at the present value of the lire, did not please the British. Well; there is no lack of explosives and in a few minutes the palace is destroyed. A casual ignis bush does not please the British, all the trees are cut down and the work carried out further develops my thesis, that the occupants' plans provide for a permanent occupation.

The Elmas airport's occupation is one of the factors of British policy, which deprives us of our Colonies on the Mediterranean and maintains the Mediterranean as a sea in which the British fleet will not run any risks in the event of another war, plainly the airport of Elmas is to be a British air base.

If this hurts my feelings as an Italian, as a resident of Cagliari it preoccupies me, for the future fate awaiting Cagliari. However I understand how this came about, and I shall utter no words offensive to the British, nor shall I utter offensive words that many newspapers publish, words to offend another power with which we are in continual contact.

Nevertheless, I do not fully explain away the manner of treatment afforded to these Italian workers.

I have said and shall repeat that they are paid at starvation rates. Engineers are paid 7,000 lire a month; the majority of these workers are prisoners of war, but none of these men are given an allowance, which should be paid by the employers to the man's dependants, not even a centime; many are

-2-

paid 125 lire a day.

These unfortunate men have knocked on every door, they turned to the Italian Government, they turned to the Prefect, they turned to the High Commissioner, they have achieved nothing. Why?

(I have here a memorandum from these women) here is the reply given by the British "we do not base our rates of pay on the rates established by the Italian Government".

I think and the women are of my opinion, that if it is true that there are salaries paid in Italy which correspond to these salaries, it is also true that there are a variety of allowances paid which triple the basic salary and we consider that the High Commissioner should have intervened and explained this situation. Absit infuria verbo - But the Khas women have obtained nothing. Then they turned to me for help. I published one of their letters and followed it up by a balanced commentary. The British Colonel replied by going to see the Cagliari High Commissioner of Police.

What he imagined cannot be guessed; he thought to gag me. Suddenly, and for all reply and it is not exact that the woman knew (some even could confirm this) it is a lie, they had not been forewarned, they were dismissed on account of the publication. This is not the fault of the British Government, for I am sure that if the Italian authorities had advised the British Government of the conditions of misery existing among the women of Khas, the low salaries of these unfortunate men, the treatment afforded to them, the British Government would surely have intervened. But this is not sufficient. I am telling the assembly which should represent Sardinia about it, I shall public the facts and I shall see if the British Colonel will dare to prosecute me for diffamation.

These women are treated as if they were in a concentration camp. A certain cook, who had not immediately sent an egg to the Colonel was made to stand to attention and was hit across the face. One unfortunate man who left the airport (these facts were repeated by the women in front of the socialist and communist consultants) with a little son, obtained for his sons, was stopped by an English officer (Interpreter note: a derogative word not possible to translate: mere officer, a nobody, is implied) who forced him to throw this miserable little remnant of soup on the ground then said: "Pick it up, and take it to your sons".

I do not know if there be a Consultant that would not protest energetically against such treatment.

These are the reasons why the High Commissioner's reply has not satisfied me.

confirm this) it is a lie. This is not the fault of the British Government, for I am sure that if the Italian authorities had advised the British Government of the conditions of misery existing among the workmen of Elmas, the low salaries of these unfortunate men, the treatment afforded to them, the British Government would surely have intervened. But this is not sufficient. I am telling the assembly which should represent Sardinia about it, I shall public the facts and I shall see if the British Colonel will dare to prosecute me for defamation.

These workmen are treated as if they were in a concentration camp. A certain cook, who had not immediately sent an egg to the Colonel was made to stand to attention and was hit across the face. One unfortunate man who left the airport (these facts were repeated by the workmen in front of the socialist and co-opts consultants) with a little soup, obtained for his sons, was stopped by an English officer (Interpreter note: a derogative word not possible to translate; mere officer, a nobody, is implied) who forced him to throw this miserable little remnant of soup on the ground then said: "Pick it up, and take it to your sons".

I do not know if there be a Consultant that would not protest energetically against such treatment.

These are the reasons why the High Commissioner's reply has not satisfied me.

In the discussion that followed lawyer Stotto among other statements said: as far as the treatment of the workmen goes, the High Commissioner was well aware of it, as the workmen had informed him of it and his intervention with the Government would have provided their help.

Instead the High Commissioner told me: "I did not know these facts", while the A.C. knew them very well and what require me "to do my job," and yet the High Commissioner, General Pina, who is a perfect gentleman, is well acquainted with the British Colonel.

And this is enough.

[Translation of 23B] 24A

EXTRACT FROM THE NEWSPAPER "PROGRESS" PUBLISHED IN
CAGLIARI ON THE 30th NOVEMBER 1946.

THE VAINISH AT FLMAS AIRPORT.

MILITARY AND INSULTING TO OUR FORMER.

A poor workman was taking home a little rest of soup. British officer upset his soup then said: "Now pick it up and take it home to your children."

Repeatedly, the lawyer Siotto has made public a series of very serious facts, both through the media of the Consultative Assembly and the columns of the weekly "Sardegna Avanti!" he has informed the authorities and the public opinion. As this straight and irrevocable denunciation has not had the result that one might expect, purposely we bring up the matter again by republishing the shorthand notes of the speech made by the lawyer Siotto to the consultative assembly.

We are of the opinion, that when faced with the precise accusations of Mr. Siotto, the Colonel Commanding the R.A.F. Airport at Flnas cannot do otherwise but to admit, deny or explain further the facts and circumstances.

Not only is our national pride in question but also the reputation and dignity of the British services.

SIOTTO: I am not satisfied. As shortly as possible I shall explain why the High Commissioner's reply has not satisfied me. I had foreseen the High Commissioner's answer: this answer is out of the area of my competence. Nothing to object. There would have been no real basis for my question and therefore it would have been without value. I had not this point been cleared, the reasons for my dissatisfaction with the High Commissioner's reply

informed the audience that the result that one and irrevocable denunciation has not had the result that one might expect, purposely we bring up the matter again by republishing the shorthand notes of the speech made by the lawyer Stotto to the consultative Assembly.

We are of the opinion, that when faced with the precise accusations of Mr. Stotto, the Colonel Commanding the R.A.F. Airport at Elmas cannot do otherwise but to admit, deny or explain further the facts and circumstances.

Not only is our national pride in question but also the reputation and dignity of the British services.

262
STOTTO: I am not satisfied. As shortly as possible I shall explain why the High Commissioner's reply has not satisfied me. I had foreseen the High Commissioner's answer: this matter is out of the area of my competence. Nothing to object. There would have been no real basis for my question and therefore it would have been without value. I had not this point been cleared, the reasons for my dissatisfaction with the High Commissioner's reply ~~could~~ have been understood. We have to start from an incontrovertible fact and one which is unknown to the greatest part of the Sardignians and the vast majority of the Italians. The British, strengthened by the armistice conditions, occupied the Elmas aerodrome, which is in Italian territory, but has been relieved from Italian sovereignty and is a British zone. This, in the mind, of the occupants, and as appears from their dispositions is a permanent occupation.

A small palace, the building of which cost millions and millions, not at the present value of the lire, did not please the British. Well; there is no lack of explosives and in a few minutes the palace is destroyed. A eucalyptus bush does not please the British, all the trees are cut down and the work carried out further swallows up these, that the occupants' plans provide for a permanent occupation.

The Elmas airport's occupation is one of the factors of the

British policy, which deprives us of our Colonies on the Mediterranean and maintains the Mediterranean as a sea in which the British fleet cannot run any risks in the event of another war, plainly the airport of Elmas to be a British air base.

If this hurts my feelings as an Italian, as a resident of Cagliari it preoccupies me, for the future fate awaiting Cagliari. However I understand how this came about, and I shall utter no words offensive to the British, nor shall I utter offensive words, that many newspapers publish, words to offend another power with which we are in continual contact. *(Having already done so!)*

Nevertheless, I do not fully explain away the manner of treatment afforded to these Italian workmen.

I have said and shall repeat that they are paid at starvation rates. - engineers that are paid 7.000 lire a month; the majority of these workmen are ex-prisoners of war, but none of these men are given an allowance, which should be paid by the employers to the man's dependents, not even a centime, many are paid 125 lire a day.

These unfortunate men have knocked on every door, they turned to the Italian Government, they turned to the prefect, they turned to the High Commissioner, they have achieved nothing. Why?

Nowhere (I have here a memorandum from these workmen) here is the reply given by the British "we do not base our rates of pay on the rates established by the Italian Government".

I think, and the workmen are of my opinion, that if it is true that there are salaries paid in Italy which correspond to these salaries, it is also true that there are a variety of allowances paid which triple the basic salary and we consider that the High Commissioner should have intervened and explained this situation. Absit iniuria verbo- But the Elmas workmen have obtained nothing. Then they turned to me for help. I published one of their 126 and followed it up by a balanced commentary. The British Colonel, replied by going to see the Cagliari High Commissioner of Police.

What he imagined cannot be guessed: he thought to gag me.

to the men's dependents, how even to live a day.

These unfortunate men have knocked on every door, they turned to the Italian Government, they turned to the prefect, they turned to the High Commissioner, they have achieved nothing. Why?

(I have here a memorandum from these workmen) here is the reply given by the British "We do not base our rates of pay on the rates established by the Italian Government".

I think, and the workmen are of my opinion, that if it is true that there are salaries paid in Italy which correspond to these salaries, it is also true that there are a variety of allowances paid which triple the basic salary and we consider that the High Commissioner should have intervened and explained this situation. Absit iniuria verbo. But the Italian workmen have obtained nothing. Then they turned to me for help. I published one of their letters and followed it up by a balanced commentary. The British Colonel, replied by going to see the Cagliari High Commissioner of Police.

What he imagined cannot be guessed; he thought to gag me. Suddenly, and for all reply-and it is not exact that the workmen knew (some even could confirm this) it is a lie, they hadn't been forewarned, they were dismissed on account of the publication. This is not the fault of the British Government, for I am sure that if the Italian authorities had advised the British Government of the conditions of misery existing among the workmen of Elmas, the low salaries of these unfortunate men, the treatment afforded to them, the British Government would surely have intervened. But this is not sufficient. I am telling the assembly which should represent Sardaigna about it, I shall publish the facts and I shall see if the British Colonel will dare to prosecute me for defamation.

These workmen are treated as if they were in a concentration

camp. A certain cook, who had'nt immediately sent an egg to the Colonel, was made to stand to attention and was hit across the face. One unfortunate man who left the airport (these facts were repeated by the workmen in front of the socialist and communist consultants) with a little soup, obtained for his sons, was stopped by an english officer (Interpretate: a derogative word not possible to translate: mere officer, a nobody is implied) who forced him to throw this miserable little remnant of soup on the ground then said: "Pickup and take it to your sons".

I do not know if there be a Consultant that would'nt protest energetically against such treatment.

These are the reasons why the High Commissioner's reply has'nt satisfied me.

In the discussion that followed the lawyer Siotto among other statements said: As far as the treatment of the workmen goes, the High Commissioner was well aware of it, as the workmen had informed him of it and his intervention with the Government would have been most useful.

If the High Commissioner had approached the Government on the subject of the really extraordinary working conditions at Elmas, I think, the Government would have provided their help.

Instead the High Commissioner told me: "I did'nt know these facts", while the H.C. knew them very well and wo'nt require me "to dot my i's." and ~~fact~~ the High Commissioner, General Pinna, who is a perfect gentleman, is (well acquainted with) the British Colonel. *(a great friend of)*

And this is enough!!

Translated by Mr. P.M. BURNON

STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA

UFFICIO "1"

Prot. UI

755000/e

Roma,

Al A.F.S.C.

Int. Section

R O M A

OGGETTO: Trasmissione stralcio giornale "Presente"
di Cagliari.-

Si trasmette, per opportuna conoscenza, copia dell'articolo : "SCHIAFFI ED INSULTI AI NOSTRI OPERAI", pubblicato dal settimanale "PRESENTE" di Cagliari in data 30 novembre 1946.-

IL CAPO DELL'UFFICIO "1"
(Ten. Col. Pilota F. SANTINI)

2599

STRALCIO DAL QUOTIDIANO "PRESENTI DI CAGRI DEL 30 NOVEMBRE 1946

GLI INGLESI ALL'AEROPORTO DI ELMAS
SCHIAFFI ED INSULTI AI NOSTRI OPERAI

Un povero operaio portava a casa nella gavetta, un po' di minestra avanzata: un ufficiale inglese gli rovesciò la minestra e poi gli disse: "Ed ora raccogli questa roba e portala pure ai tuoi figli".--

■

Ripetutamente, alla Consulta e dalle colonne del settimanale "Sardegna Avanti!" l'avv. Siotto ha denunciato alle autorità e all'opinione pubblica una serie di fatti gravissimi. Poiché questa netta ed inequivocabile denuncia non ha provocato quelle reazioni che chiunque era in diritto di attenersi, ritorniamo di proposito sulla questione ripubblicando il testo stenografico delle parole pronunciate dall'avv. Siotto alla Consulta. Noi crediamo che, davanti alle accuse precise formulate dall'avv. Siotto, il Colonnello Comandante l'aeroporto della R.A.F. ed Elmas non possa esimersi dall'ammettere o dallo smentire o dal precisare fatti e circostanze. E' in questione non soltanto il nostro orgoglio nazionale, ma la reputazione e la dignità dell'Esercito Inglese.--

SIOTTO; non sono soddisfatto. Spiegherò con la massima brevità le ragioni per le quali la risposta dell'Alto Commissario non mi ha soddisfatto.--

Prevedevo la risposta dell'Alto Commissario: materia sottratta alla mia competenza. Niente da obiettare. Però la mia interrogazione non avrebbe avuto una base realistica se questo punto non fosse stato fissato ed oggi non avrebbe nessun valore, non potrebbero essere anzi capite le ragioni per le quali la risposta dell'Alto Commissario non mi ha soddisfatto. Bisogna partire da un dato di fatto per quanto sia contestabile ed ignoto alla massima parte dei sardi ed alle immense maggioranze degli italiani. Gli inglesi, forti delle condizioni di armistizio hanno occupato l'aeroporto di Elmas, che è in territorio italiano, e costituisce una zona sottratta alla sovranità italiana, una zona inglese, e nella mente e nei propositi degli occupanti questa occupazione è definitiva.--

Un piccolo palazzo, per costruire il quale si erano spesi milioni, e milioni, non attuali, non piace agli inglesi. Ebbene; l'esplosivo non manca ed in pochi minuti il palazzo è distrutto. Un bosco di euca-

re fatti e circostanze. 3' in questione non soltanto il nostro orgoglio nazionale, ma la reputazione e la dignità dell'Esercito Inglese.--

SIOTU; non sono soddisfatto. Spiegherò con la massima brevità le ragioni per le quali la risposta dell'Alto Commissario non mi ha soddisfatto.--

Prevedo la risposta dell'Alto Commissario: materia sottratta alla mia competenza. Niente da obiettare. Però la mia interrogazione non avrebbe avuto una base realistica se questo punto non fosse stato fissato ed oggi non avrebbe nessun valore, non potrebbero essere anzi capite le ragioni per le quali la risposta dell'Alto Commissario non mi ha soddisfatto. Bisogna partire da un dato di fatto per quanto sia incontestabile ed ignoto alla massima parte dei sardi ed alla immensa maggioranza degli italiani. Gli inglesi, forti delle condizioni di ammistizio hanno occupato l'aeroporto di Elmas, che è in territorio italiano, e costituisce una zona sottratta alla sovranità italiana, una zona inglese, e nella mente e nei propositi degli occupanti questa occupazione è definitiva.--

Un piccolo palazzo, per costruire il quale si erano spesi milioni, e milioni, non attuali, non piace agli inglesi. Ebbene; l'esplosivo non manca ed in pochi minuti il palazzo è distrutto. Un bosco di eucaliptus non piace agli inglesi; tutti gli alberi sono abbattuti e si fanno dei lavori per i quali si deve arguire ciò che prima ho detto: che nei propositi degli occupanti questa occupazione dovrebbe essere definitiva.--

L'occupazione dell'aeroporto di Elmas è un punto della politica inglese per la quale le colonie italiane del Mediterraneo non ci saranno restituite, per la quale il Mediterraneo deve rimanere un mare in cui la flotta inglese non possa correre pericolo nell'eventualità di un'altra guerra: l'aeroporto di Elmas, infine, base aerea inglese.--

Se questo può d'ormai come italiano, può preoccuparmi come cagliaritano per le sorti future di Cagliari. Tuttavia io me lo spiego come questo fatto, e dalla mia bocca non uscirà parola di offesa per il popolo inglese, non usciranno parole di offesa che molti giornali vanno pubblicando per un'altra potenza con la quale abbiamo pure dei rapporti continui.--

Ciò, però, io non mi spiego assolutamente e il trattamento che si fa a questi lavoratori italiani.--

./.

sono dati in Italia, e però pur vero che ci sono tutti gli altri assegnati per i quali il salario base viene anche triplicato. Ma gli operai di Elmas non hanno ottenuto niente. Allora si sono rivolti a me. Io ho pubblicato una loro comunicazione e l'ho fatta seguire da un commento misurato e accorto. Il colonnello inglese, per tutta risposta è andato dal questore di Cagliari.

Non si sa che cosa potesse immaginare: credeva di farmi tappare la bocca. E poi, per tutta risposta, ha in tronco, da oggi a domani - e non è esatto che gli operai sapessero (ce ne sono alcuni anche qui che potrebbero confermarlo) è una bugia, non erano stati preavvisati - sono stati licenziati per reazione di quanto era stato pubblicato. Tutto questo non dipende dal Governo Inglese, perchè ~~non si sa se le Autorità Italiane avessero comunicato~~ io sono certo che se le Autorità Italiane avessero comunicato al Governo inglese le miserrime condizioni degli operai di Elmas, i salari di questi disgraziati, la condizione con la quale sono trattati, il Governo inglese sarebbe sicuramente intervenuto. Ma non basta. Io dico queste cose ~~in~~ ^{mi} in questo consenso che dovrebbe rappresentare tutta la Sardegna, le pubblicherò sul giornale e vedrò se il signor colonnello inglese oserà querelarmi per diffamazione.

QUESTI OPERAI SONO TRATTATI COME SE FOSSERO IN UN CAMPO DI CONCENTRAMENTO. UN CERTO CUOCO, CHE NON AVEVA MANDATO SUBITO UN UOVO AL COLONNELLO INGLESE, E' MESSO SULL'ATTENTI E SCHIAFFEGGIATO. UN DISGRAZIATO CHE ESCE DALL'AEROPORTO (QUESTE NOTIZIE ~~ME~~ LE SONO FATTE ~~REPETTERE~~ RIPETERE DAGLI OPERAI DAVANTI AL CONSULTORI SOCIALISTI E COMUNISTI) CON UN PO' DI MINISTRA CHE AVEVA OTTENUTO PER I PROPRI FIGLI E' FERMATO DA UN UFFICIALE MILITARE INGLESE, IL QUALE LO COSTRINGE A BUTTARE PER TERRA QUESTA MESSERA MINISTRA E POI DICE: "RACCOGLILA E PORTALA AI TUOI FIGLI".

Io non so se vi sia Consultore che non protesti energicamente contro questo trattamento infame.

Queste le ragioni per le quali la risposta dell'Alto Commissario non mi ha soddisfatto.

Nella discussione che ne è seguita l'avv. Siotto tra l'altro ha ribattuto: "In quanto al trattamento degli operai l'Alto Commissario lo sapeva benissimo poichè ne era stato informato dagli operai ed il suo intervento presso il Governo poteva essere efficacissimo."

Se l'Alto Commissario avesse rappresentato al Governo queste condizioni veramente tremende in cui vivono gli operai di Elmas credo che il Governo avrebbe provveduto. L'Alto Commissario invece mi dice: "Io non sapevo queste cose", mentre l'A.C. le conosceva benissimo e non mi oglighi a mettere i punti sugli i.

- 3 -

... del resto l'Alto Commissario Generale Pinna, che è un perfetto gen-
tiluomo, conosce molto bene il colonnello Inglese. E basta!.-

2596

EXTRACT FROM IL TEMPO . DECEMBER 4th. 1946.

del santuario
**Gli americani sgombrano
 la zona del Foggiano**
 FOGGIA. 3 -- (V. C.) - Si
 apprende che le truppe ameri-
 cane, dopo oltre tre anni di
 occupazione, sgombereranno la
 zona di Foggia entro il cor-
 rente anno. La grande base
 aerea per superfortezze volan-
 ti di Amendola, costruita lo
 scorso anno, con l'impiego di
 parecchie migliaia di lavora-
 tori, sarà consegnata all'avia-
 zione italiana pur restando
 sotto il controllo alleato.

The Americans Leaving the Foggia Zone.

Foggia. 3 -- (V.C.) - It is learnt that the american troops, after more than three years of occupation, will leave the Foggia zone within the current year. The large air-base for Superfortresses at Amendola, constructed last year with the employment of several thousands of labourers, will be con- signed to italian aviation while remaining under allied control.

Shown to C.P. Who thinks source of information is local. 2595
 Foggia (see date line). No action. Ref'd by us.

phm
 4/12

phm
 5/12

mg. 4/12

$$\text{EXPANSION} = \text{FUEL TEMPERATURE} = 7.42 \text{ } ^\circ\text{C}.$$

**Il saluto degli aviatori d'Italia
a Vittorio Veneto**

MONTFALCONE, 6 (notte).

Nella ricorrenza del 4 novembre un aereo italiano è apparso nel cielo di Fagare di Piave ed abbassatosi sull'Osario mentre si celebrava la centomillesima funebre ha lanciato manifestini tricolori. Lo stesso apparecchio si è presentato alle ore 10.15 nel cielo di Vittorio Veneto durante le manifestazioni che si svolgevano a piazza del Popolo per la consegna della medaglia d'oro alla città, lanciando oltre 50 mila identici manifestini, il cui testo diceva: «Scende il vessillo degli aviatori d'Italia su quanti oggi si adunano sulle terre rese sacre dal sangue dei suoi figli migliori. Sugli spiriti insomni dei Martiri s'innalza il vessillo della Patria. Fu detronizzato il nemico dove il nemico dove irrisalire le valli che aveva disprezzato con orgogliosa sicurezza. Si dica oggi che altrettanto orgogliosa folla può essere quella di chi si fonde di militare nella storia e nel tempio i destini della Patria non si peana della Vittoria rianchiaggia con dolce commo- nazione nei nostri cuori a presagio di vita feconda. L'Italia vive e continua Viva l'Italia».

Pericoloso bandito ucciso

CATANZARO, 6 (notte).
In conflitto con i carabinieri
carabinieri di C.

Salute of Italian aviators at Vittorio
Veneto.

" On the anniversary of November 11th, an Italian aeroplane appeared in the sky above Tagare. Adi Piave and flying low over the Mausoleum during the funeral ceremony let fall three coloured leaflets. The same aircraft was

The same aircraft was present at 10.15 in the sky above Vittorio Veneto during the manifestations which took place in the Piazza del Popolo for the presentation of the gold medal to the town, dropping a further 50 thousand identical leaflets, the text of which said: "Let the salute of Italian aviators descend upon these who today are assembled on the ground made sacred by the blood of our finest sons. May the eternal blessing of the country be on the hapless and spirits of the symbolic martyrs. It is wished that the energy that is rekindled in the hearts of the Italian people will soon contribute to the fulfilment of the wish that it would be an equal, would fall, to devote oneself into tang in the history of our present time the legitimate of our country. The names of Victor, so we see our hearts beat a great sound, as a breeze of our life, Italy lives and counts 2594

子と母

Veneto during the maneuvers. For the present-
place in the Piazza del Popolo for the present-
ation of the gold medal to the town, dropping
a further 50 thousand identical leaflets, the
text of which said: "To the salute of
Italians, aviators descended upon those who today
are assembled on the ground, male sacred by the
blood of our finest sons. May the eternal
blessing of his country be on the unsleeping
spirits of the symbolic martyrs. It has said
then that the enemy had to return up the valley
and that he did not know what he was doing.
It is said that it would be as equally
strong as to receive oneself from the mountains
in the sky or in the present time the hostilities
of our country. The peace of victory re-opens
in our hearts with a great sound, a great
of fraternal life. Italy lives and combi 2594
Viva l'Italia!"

ftm
1811

2/12

cul testò. Oveva: a Scando...
saluto degli aviatori d'Italia su
quanti oggi si adunano sulle
terre rese sacre dal sangue
dei suoi figli migliori. Sugli
spunti insomni del Martiri
simbologgi esso la perenne be-
nedizione della Patria. Fu det-
to allora che il nemico dovè
risalire le valli che aveva di-
sceso con orgogliosa sicurezza.
Si dice oggi che altrettanto
orgogliosa follia può essere
quella di chi si illude di mu-
tilare nella storia e nel tem-
po i destini della Patria no-
stra. Il peana della vittoria
richeggia con dolce commo-
zione nei nostri cuori a pres-
gio di vita feconda. L'Italia
vive e continua. Viva l'Italia.

Pericoloso bandito ucciso

in conflitto con i carabinieri
CATANZARO, 6 (notte).
"Minieri di C"

20A

0 0

NEWSPAPER ARTICLE IN THE
"VOCE REPUBBLICANA"
OF THE 24/10/46

CONGRATULATIONS TO OFFICERS OF THE ARMED FORCES.

The "ANSA" agency has learned that the War Ministry in order to improve the living conditions of Officers of the Armed Forces whose incomes are insufficient to ensure an appropriate trend of life, is endeavouring to improve their financial position.

The improvements mainly consist in providing discounts and reduction of foodstuff prices and various billeting facilities.

Translated by Sgt. CUMEC

*file m
18/11*

2593

0 0

...ra Oriente e Occidente,

di ...ione

L'Italia cordato come perfino i suoi
subordi. tristi compagni, il Cusi
so napi. guasso come "uomo catt
ta la requisitoria del P
General e la difesa, lo ha condan.
nato alla pena di morte.

lichini
dinarie
Sneria

corrisp.)
avanti al-
Straordi-
riando Ca.
ato di so-
ni, di aver
one di ese-
ipato a ra-
di abita-
cussione di
hanno ri-

Voci REPUBBLICANA
Facilitazioni per gli ufficiali
delle Forze Armate

Il Ministero della Guerra — ap-
prende l'Ansa — allo scopo di mi-
gliorare le condizioni di vita degli
ufficiali delle Forze Armate i cui
stipendi sono insufficienti ad assi-
curare un decoroso tenore di vita,
sta cercando di realizzare alcune
provvidenze in loro favore.

Tali provvidenze consistono in
particolare in sconti e riduzioni di
prezzo per quanto riguarda l'ac-
quisto di generi alimentari o faci-
litàzioni varie per l'ottenimento di
case di abitazione.

Il progetto com

Nel pomeriggio di ieri
nito al Viminale il Co-
muni quale per la R
ni sotto la presidenza
sto Campilli, presenti i
Bertone, Scoccimarro, Ro-
gni, Ferrari e Morandi.

All'inizio della riunione
I. R. ha ripreso in esame
vedimenti relativi alla rico-
ne edilizia, invitando i
competenti a risolvere so-
mente quelle questioni che
risultano controverse, nel
della precedente riunione.

In linea di massima è sta-
bilito che il contributo dell
to sarà concesso soltanto per
fabbricati con non più di 4
partamenti.

Successivamente il C.I.R. h
ziato l'esame del piano ph

CONFERENZE S'INAUGURA

l'ingresso di anar...

ARTICLE FROM THE ITALIA LIBERA
dated 11/9/46

ABOLISH THE ARMY AND THE NAVY?

The problem laid down in this article, on which we express our opinion deserve the full considerations of our readers for the sentimental and political motives ~~accompany~~ ^{accompany} this article.

The clauses of the peace treaty which fix the strength of the Italian armed Forces, reduces our army, which includes our frontier guards, to 185,000 men, made up of fighting and auxiliary personnel and to 65,000 Carabinieri (Italian Police Force).

The armament will be not more 200 Medium and Heavy Tanks. The Italian Fleet will be reduced to 2 battleships, 4 cruisers, 4 Destroyers, 16 torpedo boats and 20 Corvettes.

The total navy personnel cannot exceed 22,000 men including Officers and sailors.

The Italian Air Force including the Fleet Air Arm will be limited to 200 aircraft, being fighters and recon, aircraft and 150 transport, rescue and training aircraft. We will not be able to keep bombers. The air force personnel will have to be limited to 25,000 regular servicemen.

Of what use could these armed forces be to us?

At the most, the Italian army, could be detailed to keep a body of mercenaries (corpo di mercenari), at the ready and at the expense of Italian contributions. This body could be used for the Eastern or Western blocs; the favorite bloc at the right moment would supply the arms, which were forbidden by the peace treaty.

This will not only mean that Northern Italy will be open to the Invasion of everybody, but will be an invitation for everybody to invade her. The Eastern bloc will try to fortify against the Western bloc, therefore, preceding him to the invasion of the Po plain. The other would likewise do the same.

Owing to this state of affairs which could not be avoided ^{the} ~~the~~ only reasonable solution is to completely abolish the entire army, limiting the armed forces to what would be required for internal order.

Italy could permit but could not oblige Italy to keep

The total navy personnel cannot exceed 22,000 men. Officers and sailors.

The Italian Air Force including the Fleet Air Arm will be limited to 200 aircraft, being fighters and recon, aircraft and 150 transport, rescue and training aircraft. We will not be able to keep bombers. The air force personnel will have to be limited to 25,000 regular servicemen.

Of what use could these armed forces be to us? At the most, the Italian army, could be detailed to keep a body of mercenaries (corpo di mercenari), at the ready and at the expense of Italian contributions. This body could be used for the Eastern or Western blocs; the favorite bloc at the right moment would supply the arms, which were forbidden by the peace treaty.

This will not only mean that Northern Italy will be open to the invasion of everybody, but will be an invitation for everybody to invade her. The Eastern bloc will try to fortify against the Western bloc, therefore, preceding him to the invasion of the Po plain. The other would likewise do the same.

Owing to this state of affairs which could not be avoided ^{the} only reasonable solution is to completely abolish the entire army, limiting the armed forces to what would be required for internal order.

The winners could permit but could not oblige Italy to keep an army useful only to Regular Officers because they flirt with the women. An army, which we know beforehand could not be victorious in combat, is an army only good for an operette, in this case the operette will be too costly and too dangerous.

If a cruel destiny would not have entrusted the Italian people to the government of a madman and to a gang of professional militarist half criminals and half stupid, who pushed that man to power and kept him until they thought of using him for their own needs, if Italy was led by men with good sense, she would have remained neutral in the second world war, and would have used her own military powers and would go on using them to defend her own neutrality from eventual aggression, same as Switzerland did.

What has happened has happened;

Italy to-day is disarmed. Defeat could have only produced this result.

Would the Italian Generals have left their conquered countries

with their arms, had they been the conquerors?

A ridiculous armament policy, in the hope of being able to "swindle" somebody, who knows when and who knows how, it would be a policy which would accumulate all the armament, disarmament neutrality and war damages.

To convince ourselves that our army to-morrow will be nothing else but an army of fortune, you need to read what a correspondent wrote on a roman morning paper a few days ago under the heading "At Orvieto with the 25 recruits."

He found at the training centre a body of mercenaries dressed in British uniforms, using British weapons, who measure the firing distances in yards, race, jump and carried out exercises under the alert eye of Allied Officers. No Italian could have read without shame, the description of our superior officers, forced by hunger (morsa delle pensioni di fame) to serve under foreigners and not Italy, losing every sense of dignity and pride.

Italy is not mentioned in there anymore writes the above mentioned correspondent, you only need to go a little further downhill and ours will no longer be an Italian army, but a heap of enlisted people, well trained for war, and may be easily lead from one place to another at random.

At the present stage, with the limits and control imposed by the peace treaty, our army can only be useful to those hundreds of generals and to those thousands of colonels who, after having made their career under the fascist regime still occupy the war Ministry's Offices, always find new tricks to justify the promotions and the special missions, and to dispose of secret funds in favour of the restoration of the Monarchy. To organize the local police and the custom guards necessary for public order and for the frontier control, you do not need to have a special Minister; you only need an ~~office~~ Office branch of the Ministry of the interior.

The same conclusion must be reached as regards the Navy. The naval forces left to Italy by the peace treaty, could only be kept in the Mediterranean at the expense of Italian contributions, a maimed fleet to be incorporated, in case of war, to the British fleet, to serve British interests.

Such a solution could please a certain number of navy Officers who, whilst waiting to serve the British in the third world war. (if the atomic bomb would permit it), would go from one port to

and ours will no longer be an army of people, well trained for war, and may be easily lead from one place to another at random.

At the present stage, with the limits and control imposed by the peace treaty, our army can only be useful to those hundreds of generals and to those thousands of colonels who, after having made their career under the fascist regime still occupy the war Ministries Offices, always find new tricks to justify the promotions and the special missions, and to dispose of secret funds in favour of the restoration of the Monarchy. To organize the local police and the custom guards necessary for public order and for the frontier control, you do not need to have a special Minister; you only need an ~~Office~~ branch of the Ministry of the interior.

The same conclusion must be reached as regards the Navy. The naval forces left to Italy by the peace treaty, could only be kept in the Mediterranean at the expense of Italian contributions, a maimed fleet to be incorporated, in case of war, to the British fleet, to serve British interests.

Such a solution could please a certain number of navy Officers who, whilst waiting to serve the British in the third world war. (if the atomic bomb would permit it), would go from one port to another holding dance parties on board the warships. This solution could satisfy Admiral De Courten who was the Italian Military attache in Berlin when Hitler was in power, was also the man the British trusted after the 8th September and is to-day Pio XII trusted man. If there was no fleet, either big or small, good or no good for waging war seriously, could he be an Admiral?

But to what use could that fleet be to the Italian people? If the British Government wants to have a certain number of ships in the Mediterranean, let her pay for them with her own money. They could certainly take as their mercenary ^{British} Admiral De Courten, but pay him with British money: and do not ~~pretend~~ the Italian people to pay him with their own.

It would be understandable if the Italian people would consent to keep at her own expense a fleet which would be part of the British Fleet if the British Government in return would guarantee the Po plain to be safe from attacks by East and West.

But to invite the Italians to witness the first opportunity of the Po plain and at the same time force them to maintain good ships under the orders of the British Fleet, this would even be hard for a (Clerico Savolaro) House of Savola priest/Admiral to swallow.

The peace treaty also allows the fleet.

The Italians should say that they do not know what to do with it. It would be a good idea if the British Government not only would allow, but oblige the Italians to keep the fleet.

Our country to-day is in a such a tragic condition that it could not guarantee with her armed forces her own neutrality.

Not being neutral, would do nothing else but waste of blood and money at the services of others. We must realize this situation.

We must abandon the idea of military forces which would be of no more use to our national interests. Therefore the immediate radical abolition of the War, Navy/Air Ministries. Since the winners do not agree of adopting a neutral policy same as the Swiss, there is nothing else to do but adopt a policy of total disarmament similar to the one in Denmark.

This policy is forced on us out of necessity for not wasting the few means which we dispose of to make our living, by the *substitutability* of taking away arms and money from the enemies of the republic, and by our firm will not to help foreigners to make it-ly their springboard for the next world war.

GIUSEPPE SILVANO

*No mention of further unemployment not of having a well trained
manpower from which to build up if that becomes necessary, not
of a contribution to U. N. (which admitted which may be 2500
for them once!)*

...of taking away arms and money from the enemies of the Republic, and by our firm will not to help foreigners to make Italy their springboard for the next world war.

GIUSEPPE SILVANO

The question of further employment not of having a well trained
nuclear force which to build up of that known necessary, not
of a contribution to U.S. (When admitted which may be in 2500
for time over!)

Traps but with some truth in it

JS 20/9

BERA

ONE

AMMINISTRAZIONE: Via Due Macelli, 47 - Tel. 61.864

Abolire l'Esercito e la Marina da guerra?

Più che la tesi sciolta in questo articolo — su la quale esprimiamo le nostre riserve — meritano l'attenta considerazione dei nostri lettori i motivi sentimentali e politici che ne accompagnano l'esposizione.

LE CLAUSOLE del trattato di pace che fissano la consistenza delle forze armate italiane riducono il nostro esercito, comprese le guardie di frontiera, a 165.000 uomini, tra personale combattente ed ausiliario, e a 65.000 uomini dell'arma dei carabinieri. L'armamento non potrà comprendere più di 200 carri armati tra medi e pesanti. La flotta italiana sarà ridotta a 2 corazzate, 4 incrociatori, 4 caccia, 16 torpediniere, 20 corvette. Il totale del personale della marina da guerra non dovrà superare i 22.000 uomini, ufficiali e marinai. L'aviazione militare italiana, compresa l'aviazione della marina, sarà limitata a 200 aerei, tra caccia e ricognitori, e 150 aerei da trasporto, salvataggio e addestramento. Non si potrà disporre di alcun apparecchio da bombardamento. Il personale dell'aviazione dovrà essere limitato a 25.000 effettivi.

A che cosa ci potrebbero servire queste forze armate?

Tutta la più l'esercito consentito all'Italia potrebbe servire a tener pronto, a spese del contribuente italiano, un corpo di mercenari da mettere al servizio del blocco orientale o del blocco occidentale, ai quali mercenari il blocco favorito fornirebbe al momento buono le armi interdette dal trattato di pace. Questo significherebbe che l'Italia settentrionale non solo sarebbe aperta alle invasioni

l'Italia fosse stata governata da uomini di buon senso, sarebbe rimasta neutrale nella seconda guerra mondiale, e avrebbe usato delle proprie forze militari, e continuerrebbe ad usare per difendere la propria neutralità da eventuali prevaricazioni altrui, come fa la Svizzera.

Ma quel che è avvenuto è avvenuto. L'Italia oggi è disarmata. La sconfitta non poteva non produrre questo risultato. Avrebbero i generali italiani lasciato le armi ai paesi vinti se fossero stati essi i vincitori? Una politica di armamenti ridicoli, nella speranza di poter « fregare » qualcuno, chi sa quando, chi sa come, sarebbe una politica che accumulerebbe tutti i danni degli armamenti e quelli del disarmo, tutti quelli della neutralità e tutti quelli della guerra.

Per convincersi che il nostro esercito non potrebbe domani essere altro che un esercito di ventura, basta leggere quello che ha scritto il corrispondente di un giornale romano del mattino in un articolo pubblicato alcuni giorni or sono e intitolato: « A Orvieto con le reache del '25 ». Egli ha trovato al centro di addestramento un reparto di mercenari, vestiti con la divisa inglese, con armi inglesi, che misuravano in yards la distanza dei tiri, delle corse, dei salti, che facevano esercitazioni sotto il vigile occhio dei generali alleati. Nessun italiano può aver letto senza vergogna la descrizione dei nostri ufficiali superiori costretti nella « morsa del le pensolini di fame » a prestare servizio non all'Italia, ma agli stranieri, perdendo ogni senso di dignità e di orgoglio.

sarà ridotta a 2 corazzate, 4 incrociatori, 4 cacciatorpediniere, 20 corvette. Il totale del personale della marina da guerra non dovrà superare i 22.000 uomini, ufficiali e marinai. L'aviazione militare italiana, compresa l'aviazione della marina, sarà limitata a 200 aerei, tra caccia e ricognitori, e 150 aerei da trasporto, salvataggio e addestramento. Non si potrà disporre di alcun appa- recchio da bombardamento. Il personale dell'aviazione dovrà es- sere limitato a 25.000 effettivi.

A che cosa ci potrebbero ser- vire queste forze armate?

Tutt'al più l'esercito consentire all'Italia potrebbe servire a tener pronto, a spese del contribuente italiano, un corpo di mercenari da mettere al servizio del blocco orientale o del blocco occidentale, ai quali mercenari il blocco fa- vorito fornirebbe al momento buono le armi interdetto dal trat- tato di pace. Questo significherebbe che l'Italia settentrionale non solo sarebbe aperta alle invasioni di tutti, ma inviterebbe le inva- sioni di tutti. Il blocco orientale cercherebbe di premunirsi contro il blocco occidentale, prevedendo- lo nella invasione della pianura padana. E l'altro farebbe altret- tanto.

Data questa condizione di cose che non è possibile evitare, l'uni- ca risoluzione ragionevole è di abolire senz'altro tutto l'esercito, limitando le forze armate a quel- le che occorrono per l'ordine in- terno.

I vincitori possono permettere all'Italia, ma non possono obbli- garla a tenere un esercito utile solo agli ufficiali di carriera per- ché facciano la corte alle signo- re. Un esercito di cui si sa a priori che non sarà buono per la guerra, è un esercito da operetta; in questo caso l'operetta costo- rebbe troppo o sarebbe troppo pericolosa.

Se un crudele destino non avesse affidato il popolo italiano al go- verno di un pazzo e ad una banda di militari di professione, mezzo delinquenti e mezzo cretini, che spingerebbero quell'uomo al potere e ve lo tengono finché credettero di utilizzarlo al proprio servizio, so-

politica che accumulerebbe tutti i danni degli armamenti e quelli del disarmo, tutti quelli della neutra- lità e tutti quelli della guerra.

Per convincersi che il nostro esercito non potrebbe domani es- sere altro che un esercito di ven- tura, basta leggere quello che ha scritto il corrispondente di un giornale romano del mattino in un articolo pubblicato alcuni gior- ni or sono e intitolato: «A Or- vieto con le reclute del '25». Egli ha trovato al centro di addestra- mento un reparto di mercenari, vestiti con la divisa inglese, con armi inglesi, che misuravano in yards la distanza dei tiri, dalle corse dei salti, che facevano eser- citazioni sotto il vigile occhio dei generali alleati. Nessun italiano può aver letto senza vergogna la descrizione dei nostri ufficiali su- periori costretti sulla «morsa del- le penne» di fame» a prestare servizio non all'Italia, ma agli stranieri, perdendo ogni senso di dignità e di orgoglio.

«Non si parla più dell'Italia là dentro — scrive il corrispondente di cui sopra — basta continuare ancora per poco su questa china e il nostro non sarà più l'esercito italiano, ma un'accozzaglia di gen- te assoldata, bene addestrata alla guerra, e che sarà facile con- durre da una parte all'altra, alla ventura».

Nelle attuali condizioni, con i li- miti e i controlli posti dal tratta- to di pace, il nostro esercito può essere utile solo a quelle centi- naia di generali e a quelle mi- gliaia di colonnelli che, dopo aver fatto la loro carriera per meriti fessisti, ancora riempiono gli uf- fici del ministero della guerra, esogliando sempre nuovi truci- chi per giustificare le promozioni e le missioni speciali, e per di- sporre di fondi segreti da imple- gare in favore della restaurazione monarchica. Per organizzare i ca- rabinieri e le guardie di finanza necessarie per l'ordine pubblico e per il controllo delle frontiere, non c'è bisogno di un apposito ministero; basta una direzione ge- nerale del ministero degli interni.

E ad analoghe conclusioni si deve arrivare per la flotta mili- tare. Le forze navali lasciate all'Italia dal trattato di pace, po- trebbero solo servire a mantenere nel Mediterraneo, a spese del con- tribuente italiano, un monarca di flotta da essere aggregato, in caso di guerra, alla flotta inglese, in servizio di interessi inglesi. Sif- fatta soluzione può far comodo a un certo numero di ufficiali di marina che, in attesa di servire gli inglesi nella terza guerra mon- diale (bomba atomica permitten- dolo), andrebbero da un porto all'altro a far feste da ballo sulle navi da guerra. Siffatta soluzione potrebbe soddisfare quell'ammira- glio De Courten che fu attaccato militarmente a Berlino al tem- po di Hitler, che fu l'uomo di fi- ducia degli inglesi dopo l'8 set- tembre, ed è oggi l'uomo di fide- lia di Pio XII. Se non ci fosse una flotta, grossa o piccola, bene o non buona a far la guerra sul serio, potrebbe lui essere ammi- nistrato?

Ma a cosa servirebbe quella flotta al popolo italiano? Se il

che facciano la corte alle signorine. Un esercito di cui si sa a priori che non sarà buono per la guerra, è un esercito da operetta; in questo caso l'operetta costerebbe troppo e sarebbe troppo pericolosa.

Se un crudele destino non avesse affidato il popolo italiano al governo di un pazzo e ad una banda di militari di professione, mezzo delinquenti e mezzo cretini, che spinsero quell'uomo al potere e ve lo tennero finché credettero di utilizzarlo al proprio servizio, se

esaltando sempre nuovi trionfi, chi per giustificare le promozioni e le missioni speciali, e per disporre di fondi segreti da impiegare in favore della restaurazione monarchica. Per organizzare i carabinieri e le guardie di finanza necessarie per l'ordine pubblico e per il controllo delle frontiere, non c'è bisogno di un apposito ministero; basta una direzione generale del ministero degli interni.

E' ad analoghe conclusioni si deve arrivare per la flotta militare. Le forze navali lasciate all'Italia dal trattato di pace, potrebbero solo servire a mantenere nel Mediterraneo, a spese del contribuente italiano, un monarca di flotta da essere aggregato, in caso di guerra, alla flotta inglese, in servizio di interessi inglesi. Siffatta soluzione può far comodo a un certo numero di ufficiali di marina che, in attesa di servire gli inglesi nella terza guerra mondiale (bomba atomica per me, ten-dolo), andrebbero da un porto all'altro a far feste da ballo sulle navi da guerra. Siffatta soluzione potrebbe soddisfare quell'ammiraglio De Courten che fu attaccato aulicista italiano a Berlino al tempo di Hitler, che fu l'uomo di fiducia degli inglesi dopo l'8 settembre, ed è oggi l'uomo di fiducia di Pio XII. Se non ci fosse una flotta, grossa o piccola, buona o non buona a far la guerra sul serio, potrebbe lui essere ammigliato?

Ma a cosa servirebbe quella flotta al popolo italiano? Se il governo inglese ha bisogno di tenere un certo numero di navi nel Mediterraneo, se le paghi con i suoi quattrini. Prenda magari come suo mercenario l'ammiraglio De Courten, ma lo paghi con i soldi dei contribuenti inglesi; non pretenda di farselo pagare dal popolo italiano. Si potrebbe forse anche capire che il popolo italiano consentisse a mantenere a sue spese un naviglio militare come un reparto della flotta inglese, se in compenso il governo inglese garantisce la pianura padana contro attacchi dell'est e dall'ovest.

Ma invitare gli italiani a vedersi distrutta la pianura del Po alla prima occasione, e nello stesso tempo obbligarli a mantenere navale, buona solo a prestar servizio alla flotta inglese, questo è più di quanto dovrebbe esser capace di inghiottire finanche un emmigrato clerico savoiardo.

A che per la flotta il trattato di pace dice che la permette. Gli italiani dovrebbero dire che non sanno che farsene. Sarebbe un bel caso che il governo inglese non solo permettesse, ma obbligasse gli italiani a mantenere una flotta.

Il nostro paese si trova oggi nella tragica condizione di non poter garantire con le sue forze armate la propria neutralità, ed uscendo dalla neutralità non farebbe che sprecare sangue e denaro al servizio altrui. Bisogna rendersi conto di questa situazione. Bisogna abbandonare la idea di forze militari che non servono a nessun interesse nazionale. Quindi abolizione immediata, radicale dei ministeri della guerra, della marina, dell'aviazione militare. E giacché il vincolo

tembre, ed è oggi l'uomo di fiducia di Pio XII. Se non ci fosse una flotta, grossa o piccola, bianca o non buona a far la guerra sul serio, potrebbe lui essere amministratori?

Ma a cosa servirebbe quella flotta al popolo italiano? Se il governo inglese ha bisogno di tenere un certo numero di navi nel Mediterraneo, se le paghi con i suoi quattrini. Prenda magari come suo mercenario l'ammiraglio De Courten, ma lo paghi con i soldi dei contribuenti inglesi; non pretenda di farcelo pagare dal popolo italiano. Si potrebbe forse anche capire che il popolo italiano consentisse a mantenere a sue spese un naviglio militare come un reparto della flotta inglese, se in compenso il governo inglese garantisse la pianura padana contro attacchi dall'est e dall'ovest. Ma invitare gli italiani a vedersi distrutta la pianura del Po alla prima occasione, e nello stesso tempo obbligarli a mantenere navvi buoni solo a prestar servizio alla flotta inglese, questo è più di quanto dovrebbe esser capace di inghiottire finché un ammiraglio clerico savoiardo.

Atte per la flotta il trattato di pace dice che la permette. Gli italiani dovrebbero dire che non sanno che farcene. Sarebbe un bel caso che il governo inglese non solo permettesse, ma obbligasse gli italiani a mantenere una flotta.

Il nostro paese si trova oggi nella tragica condizione di non poter garantire con le sue forze armate la propria neutralità, ed uscendo dalla neutralità non farebbe che sprecare sangue e denaro al servizio altrui. Bisogna rendersi conto di questa situazione. Bisogna abbandonare le fissioni di forze militari che non servono a nessun interesse nazionale. Quindi abolizione immediata, radicale dei ministeri della guerra, della marina, dell'aviazione militare. E sicché il vincitore non consentano di adottare una politica di neutralità analoga a quella svizzera, non si può fare altro che adottare una politica di totale disarmo come quella della Danimarca.

Questa politica ci è dettata dalla necessità di non sprecare i pochi mezzi di cui disponiamo per vivere, dalla convenienza di togliere le armi e i denari ai nemici della repubblica e alla nostra decisa volontà di non aiutare gli stranieri a preparare in Italia la loro pedana di lancio per la prossima guerra mondiale.

GIUSEPPE SILVANO

18A
NEWSPAPER ARTICLE FROM THE GLOBO 7/9/1946.

ITALIAN TECHNICIANS IN ENGLAND

A Twin-engined Vickers Viking aircraft from London arrived at Rome yesterday, bound for Ankara. The aircraft is a new twenty-four seater type which the British firm B.E.A. will shortly assign to the London-Marseilles-Rome-Athens-Itambul-Ankara-air line.

The regular service for passengers from England to the Turkish Capital as it has already been announced will start as from next week.

On the return of this first experimental flight, the aircraft will have on board Dr. Feccei, Engineer Gabrielli, Dr. Frosio, Mr. Petrazzini and Mosello of the FIAT, Engineer De Ambrosia of the SAVOIA-MARCHETTI, Engineer Gallo of the ALFA-ROMEO, lawyer De Castro of the Airone, the Director General of the Civil Aviation, Dr. Caccopardo and Col. Reinero of the Italian Military Aircraft Courier Service.

These experts will visit the principal installations of the British Aircraft Industry and it is very probable that their stay in England would open a way to a promising collaboration between the British and Italian Aircraft Industry.

. 1

2589

Tecnici Italiani in Inghilterra

E' giunto ieri a Roma, proveniente da Londra e diretto ad Ankara, un bimotore 7% ckers Viking, nuovo tipo di aeroplano a 24 posti, che la compagnia inglese B. E. A. destinerà prossimamente alla linea Londra-Marsiglia-Roma-Atene-Istanbul-Ankara.

Il servizio regolare per viaggiatori dall'Inghilterra alla capitale della Turchia com'è stato già annunziato, avrà inizio nella prossima settimana.

Al ritorno da questo primo volo sperimentale l'apparecchio inglese prenderà a bordo il dott. Peccel, l'ing. Gabrielli, il dott. Frosio, i sign. Petrazzini e Morello della Fiat, l'ing. De Ambrosia della Savoia-Marchetti, l'ing. Gallo dell'Alfa-Romeo, l'avv. De Castro dell'Afrone, il direttore generale dell'Aviazione Civile, dott. Capopardo ed il col. Reimero dei Corrieri Aerei Militari Italiani. Questi esperti visiteranno i principali impianti dell'industria aeronautica inglese e non è escluso che il loro soggiorno in Inghilterra valga ad aprire la via ad una promettente collaborazione fra l'industria aeronautica inglese e quella italiana.

Il prezzo

147 7 A
Newspaper cutting from
LA VOCE REPUBLICANO OF THE 3-9-46

**THEFT IN A MILITARY DEPOT.
Five Airmen overpowered**

(by telephone from our correspondent)

Milano: 2nd Sept:- Robbers are to-day becoming so audacious that they do not even fear assaulting military depots guarded by fully armed soldiers.

The other night twenty blackguards enterprised a very audacious attack on the I.A.F. Depot at Taliedo.

At approximately 02:45 hrs. a lorry halted near the entrance of the Depot and a number of individuals armed with sub-machine guns, surprised in a little house, attached to the guard-house, five airmen on duty.

Threatened at the point of a gun, the Airmen were overpowered and guarded. One of the servicemen attempted to resist the attack but was soon beaten and overcome.

The other robbers in the meantime entered one of the warehouses and removed a large number of car and lorry tyres, estimated at a total value of approx. 3 million lire.

Several bursts of machine gun fire by the military personnel at the vehicle proved harmless when the lorry boarded by the bandits proceeded at a high rate of speed in the direction of Milan.

The shots attracted a nearby Police Squad Car patrolling the area, which took up the pursuit immediately. Despite the long pursuit and the immediate check of the principal road and cross-road blocks, the bandits were able to cover their tracks completely.

translated by: Sgt. Cumbe
MB-14

2588

11 9 3 3
tato del
greco co-
saldoris, at-
che i risultati

tuto a Milano.

La riunione sarà probabilmente
presieduta dal Presidente del Con-
siglio, o da un membro del Governo

dei partiti politici, al-
per studiare e decidere prevo-
menti energetici da adottare per
frenare il rialzo dei prezzi.

n Italia Rapina in un deposito militare

Bombay

(er). — Grav
e entità si so-
Bombay in se-
i organizzate
testare con-
governo prov-
er luogo do-
no avuto int-
assulmano di
si sono poi
della città. Il
in tali zone
e britanniche
attagliare lo

ufficiali, al-
a erano già
a stessa ora
a però ad
e truppe o
stato diti-
fficiali nel
l'ordine a

Cinque avieri immobilizzati

(Per telef. dal nostro corrisp.)

MILANO, 2. — I rapinatori si
sono fatti così audaci che non
temono neanche l'assalto di depo-
siti militari, dove di guardia si
trovano soldati armati di tutto
punto.

La notte scorsa una ventina di
malviventi hanno compiuto una
audacissima impresa nel magazzie-
no dell'Aeronautica presso Taliedo.

Verso le 2,45 un autocarro si
fermava presso l'entrata del ma-
gazzino ed alcuni individui ar-
mati di mitra, sorprendeivano nel-
la piccola casa annessa al corpo
di guardia, cinque avieri in ser-
vizio.

Con la minaccia delle armi co-
storo venivano immobilizzati e
sorvegliati da alcuni malviventi.
Uno dei militari tentava di reagire

ma veniva malmenato e ridotto
all'impotenza.

Gli altri rapinatori, intanto, rag-
giungevano uno dei capannoni ed
asportavano numerose ruote di auto
e di autocarro, per un valore com-
plessivo di circa 3 milioni di lire.

L'autocarro con a bordo i mal-
viventi si allontanava quindi a
forte velocità in direzione di Mi-
lano, inseguito invano da nume-
rose raffiche di mitra, sparate dai
militari.

Gli spari facevano accorrere una
macchina della Celere che si ag-
grava nella zona, ed i cui agenti si
lanciarono immediatamente alla
caccia dell'autocarro. Nonostante
la lunga battuta e la predisposizio-
ne immediata di blocchi di prin-
cipali crociere, i banditi riusci-
vano a far perdere completamente
le proprie tracce.

LA VOCE REPUBBLICANA
3/9/46.

Translation of article from "IL TEMPO" of Thursday, 15th August 1946.

" THE PAPE OF THE BEST PILOTS"

"They carry Suitcases of Material around to Country Cottages".

"Today they tackle the Road, as if lost, and their Life flows away between mortifications and Glorious Memories".

Aviators know very little about what happens in our lives: They live on flight - on courage - on their wonderful competitions - and also on their love for this Country; their detached condition is peculiar to them - not but what many strata of the Italian people are not equally far away from the reality -

I remember the agitated Roman evenings - those evenings in Piazza Venezia when, from the houses and offices, an extraordinarily pacific petit bourgeoisie, composed of clerks and shopkeepers, became enflamed with that rhetoric - when each one carried his own intimate will for peace, or even his own cowardice, to take refuge inside the great armour of imperialism or militarism.

The crowds dissolved and each one returned to his life - inns were crowded, and from the great heroic words there remained the phrases which served so well as an alibi for everyone - and they sat with enflamed eyes in front of steaming spaghetti and the good light wine of the castles.

- The detachment was: nobody believed in the war - nobody believed that one day these phrases would be measured against the reality and remain fatally crushed.

LIFE'S PASSION.

But for our aviators the detachment was of another nature - flying was the condition, the passion of their lives. They had conquered the most coveted records - the ALA ITALIANA, with the intrepid hearts and skill of our young pilots, had gained the admiration of the whole world. And it was not just empty talk; but the facts lived by these boys, which constituted almost a type of Italian different from normal - a particular society.

In the meantime the country lived more and more shut up in itself and in the proud isolation which had been imposed on her. The flattery of the world all seemed to unite to justify and exalt the "Chinese Wall" which had been erected around our own conscience. Thus when the war came our aviators were sure of one of their prizes - they had it in their heart, in their muscles and also in their extraordinary skill.

-2-

(Il Tempo - 15.8.46.)

They carried into the war their particular sporting spirit - perhaps not much different from that of the peacable competitions, of the world speed records already won by Italians.

And they had altogether little more than a thousand aircraft to confront America, England and Russia!

SITTING BIRDS.

Then there was all the rest - the internal moral destruction; the abysses of injustice; the out-of-dateness of each of our military and diplomatic organisations; it was the same Italy of the last world war, now rusty, which was in effect the only concrete force which could be brought into the field.

All the rest was nothing but pride - the folly of those who have no more contact with the reality of the world and with our own life.

And it was the pilots who were really the last Italians to get to know this reality. At the beginning there were a few good aircraft - there are still today some Italian models which the Americans envy us (even if our airplane factories are forced to produce aluminium furniture and railway sleeping cars); technical reviews gave reports on the first researches into Radar from 1939 onwards; the optimism of the propaganda and of the war bulletins themselves sufficed to nourish the illusions of the men who flew; who gave the whole of their young lives to this desperate enterprise and who still lived detached from the living and bleeding body of the country - between the sky and the silence of the airfields.

At the airfields - when the disproportion between our air force and those of the Allies began to be realised - arrived the most flattering and deceitful reports, firstly on the efficiency of our industry and then on the replacements from Germany. Meantime the aviators continued to die and to fight with unequal arms against the most powerful air army of the world - continually progressing.

2586

Death was the only thing that brought a sign of reality to the airfields; there came a day in fact when, with the exception of one type of fighter, all our aircraft were found to be inferior to those of our adversaries, not only in numbers available in the front line, but also in quality. Above all the bombers were obsolete. This is how the English pilot novelist Richard Hillary describes an encounter between British fighters and our, then out of date, machines: "On one occasion we also had the pleasure of making the acquaintance of the Italians. It was the least sporty thing

-3-

(Il Tempo 15.8.46.)

I ever saw in my life; it was like shooting at sitting birds. Our squadron shot down eight of them without any loss to ourselves."

The best pilots in the world were flying these "sitting birds" - boys who had been deceived and were still far from the reality.

A CONFUSED PEOPLE.

I came to a full realisation of this detachment during the winter in Albania, when, as an infantryman, I lived through that catastrophe. We were in the frozen muddiness of those mountains, face to face with the ruin of our country. Frost-bitten feet; men dressed in rags; hunger; incapable and cowardly officers - superdecorated gerarchs who came to make their career; a confused people without a conscience; and the feeling of being hated without hating anyone ourselves; and that earth - not ours - which burned beneath our feet; and the cold hostility of the population and the "treachery" of the Albanian battalion "Tomori" which shot at our backs with our own shot; and to have found in Greek hands machine guns and mortars manufactured in Italy, which decimated the ranks in our trenches - all this contributed to prostrate us in a state of utter desperation. Well - when an Italian plane passed over us in this hostile sky I thought - they do not know, they cannot know the reality yet. I wished I could have shouted to the aviators from those mud holes "Go back! Go to Rome and tell them -Enough!- that the war is lost and that in the hearts of the Italian people there is only confusion, but not the slightest shadow of hate for any nation in the world".

Then came the catastrophe and only now, in this after-war without peace, our aviators have found themselves inside the reality with their ordinary men's lives. Only now, those who have stopped flying (and there are many of them, they are the majority already and perhaps there will be more after the Peace Treaty) these aviators now know the world which formerly they looked at from the height of their flight and of their illusions.

What are they doing? How are they making their living? Boys, who became men in the sky, thrust into this moral and social ruin after years and years of absence and who find themselves suddenly having to fight for their daily bread - without a trade - without peace in their hearts and overburdened with glorious memories.

They take the road each day as if lost, with a far-away look

Just like
ex. Squad leader
Commissioner
of the DAF

2585

-4-

(Il Tempo 15.3.46.)

in their eyes, and most of them are forced to resort to humiliating methods, to illegal commerce, and to submit to mortifications of every sort. For all of them there is a world which it is necessary to keep at a distance - the once admiring looks of women - looks which do not wish to meet theirs any more - children grown up with the vision or the legend of a brother or a father pilot of a glorious airforce, to be run away from now when he must peddle suitcases of wares from one cottage to another or suggest a traffic in bacon to the fat enriched shopkeeper.

Thus their life today goes on between these mortifications and the memories which besiege them at night. On the miserable beds of third class pensions, creaking like ships keels, move the great shadows of their fallen comrades - they even envy their comrades fate. But the sing of a wing in the sky is enough to make their hearts beat rapidly and to rekindle the former pure passion - now changed into so much anguish.

What will happen tomorrow to all our pilots without planes? It is easily and quickly said from Paris "200 Aircraft and no more!" - it is easy enough to say this and other things besides. During the past months our Government had commenced negotiations for an emigration of aviators to South America, but the negotiations were then mysteriously interrupted. "Aviators are an inalienable national patrimony" say the foreigners - like something of value to throw on the balance of war reparations.

But at how many dollars - how many pounds sterling will be valued the desperation of our pilots in the war reparations account?.

FELICE CHILANTI.

How nauseating!

ALP

2584

1938
Triste destino
dei nostri migliori piloti

(Con un'ultima tela a pag.)

Avrei voluto gridare agli aviatori da quelle buche frangee: «tornate indietro, andate a Roma», a dire che basta, che la guerra è perduta e che nel cuore del popolo italiano vi è soltanto confusione ma non una sola ombra di odio per nessun popolo del mondo.

Poi è venuta la catastrofe e soltanto ora, in questo dopo-guerra senza pace i nostri aviatori si sono trovati dentro la realtà, con la loro vita di uomini. Solo adesso quelli che non volevano più (e sono tanti, sono la maggioranza ed ancor più saranno forse dopo il trattato di pace), i nostri aviatori conoscono il mondo che prima guardavano dall'alto del loro volo e della loro siberia.

Cosa fanno? Come vivono? Giovani che son diventati uomini in cielo, precipitati in questa rovina mortale e sociale dopo anni ed anni di asseza e che si trovano d'un tratto a dover lottare per il pane senza un mestiere, senza pace nel cuore e sovraccarichi di memorie gloriose.

Affrontano la strada, ogni giorno, come sperduti, con quei loro occhi limpidi di lontananza e debbono i più ricorere ad avvilenti ripieggi, a commere da fuori legge, a bias mortificazioni di ogni genere. Per tutti vi è un mondo dal quale bisogna tenersi lontani: sguardi di donne un tempo ammirati e che non si vogliono più incontrare; bambini cresciuti con la visione e la leggenda d'un fratello o di un padre pilota d'una gloriosa aviazione da sfuggire adesso che bisogna portare una valigia di stoffe dall'uno all'altro casolare di campagna o porre una partita di lardo al grasso bottegaio arricchito.

Così la loro vita oggi scorre tra queste mortificazioni ed i ricordi che assediato la notte. Sui lettucci della pensione di terza ordine che gemono come carlinghe si agitano le grandi ombre dei compagni caduti da un poco si invidia la loro sorte. Basta il canto d'un volo in cielo a far balzare il cuore, a riacquiere la vecchia, pura passione tramutata ora in altrettanta angoscia. Che sarà domani di tutti i nostri piloti senza aeroplani? Da Parigi si farà presto a di-

questa rovina mortale e abietta dopo anni ed anni di assenza e che si trovano d'un tratto a dover lavorare per il pane senza un mestiere, senza pace nel cuore e sovraccarichi di memorie gloriose.

Affrontano la strada, ogni giorno, come sperduti, con quei loro occhi limpidi, di lontananza e debbono i più ricorrevano ad avvilenti ripieghi, a commoverci da fuori legge, a burla mortificazioni di ogni genere. Per tutti vi è un mondo dal quale bisogna tenersi lontani: sguardi di donne un tempo ammirati e che non si vogliono più incontrare, bambini cresciuti con la visione e la leggenda d'un fratello o di un padre pilota d'una gloriosa aviazione da sfuggire adesso che bisogna portare una valigia di stoffe dall'uno all'altro casolare di campagna o proporre una partita di lardo al grasso bottegaio arricchito.

Così la loro vita oggi scorre tra queste mortificazioni ed i ricordi che assediano le notti. Sui lettrici della pensione di terzo ordine che gemono come carogne si agitano le grandi ombre dei compagni caduti ed un poco si invidia la loro sorte. Basta il canto d'un volo in cielo a far balzare il cuore, a riacendere la vecchia, pura passione tramutata ora in altrettanta angoscia.

Che sarà domani di tutti i nostri piloti senza feroplan? Da Parigi si farà presto a dire: duecento velivoli e non più; si farà presto a dire questo e altro. Noi mesi scorsi il nostro governo aveva iniziato delle trattative per una emigrato di aviatori italiani nell'America del Sud ma le trattative furono poi misteriosamente interrotte. «Gli aviatori sono un patrimonio nazionale inalienabile» — dicono gli stranieri — qualcosa come un valore da buttare sulla bilancia delle riparazioni di guerra.

Ma quanti dollari, quante sterline sarà valutata la disperazione dei nostri piloti in conto riparazioni di guerra?

FELICE CHILANTI

RENATO ANGRODILLO

Direttore responsabile

Stab. tip. di via Cavour 17/18

Giovedì 15 A

IL TEMPO

15-8-46

DESTINO DEI MIGLIORI PILOTI

Fortan valigie di stoffa ai casolari di campagna

Oggi affrontano la strada, come sperduti, e la loro vita scorre tra la mortificazione ed i gloriosi ricordi

Di tutto quello che accade, davanti agli spaghetti fumanti ed al buon vino biondo dei castelli, il distacco c'era; nessuno credeva nella guerra, nessuno credeva che un giorno quelle frasi si sarebbero misurate con la realtà rastandone fatalmente stritolate.

Passione di vita

Ma per i nostri aviatori il distacco era di altra natura. Il volo era la condizione, la passione della loro vita. Avevano conquistato i più ambiziosi primati: l'ala italiana, con lo intrepido cuore e la perizia dei nostri giovani piloti, s'era guadagnata l'ammirazione del mondo intero. E non erano chiacchiere quelle ma fatti vissuti da quei giovani che costituivano quasi un tipo di italiani diverso dal normale, una particolare società.

Intanto il Paese viveva sempre più chiuso in sé e nell'orgoglio solitario che gli era stato imposto. Le lusinghe del mondo parevano tutte con-

finire a giustificare e ad esaltare la muraglia cinese che era stata eretta intorno alla nostra stessa coscienza. Così quando venne la guerra i nostri aviatori erano sicuri di un loro primato. L'avevano nel cuore, nei muscoli ed anche nella loro straordinaria perizia. Portarono nella guerra un loro particolare spirito sportivo, forse di poco diverso da quello delle competizioni pacifiche, dei primati mondiali di velocità già vinti da italiani. Ed avevano in tutto poco più di mille apparecchi, per affrontare America, Inghilterra e Russia.

Uccelli « fermi »

C'era poi tutto il resto: lo sfacelo morale all'interno, gli abissi di ingiustizia, la vecchiazza d'ogni nostra organizzazione militare e diplomatica: c'era la stessa Italia dell'altra guerra adesso arrugginita, che era in fondo la sola realtà viva, la sola forza concreta che potesse scendere in campo. Tutto il resto non era che orgoglio, la follia di chi non ha più rapporti con la realtà del mondo e della nostra stessa vita.

Ed a conoscere questa realtà i piloti furono in fondo gli ultimi italiani. Qualche buon apparecchio c'era all'inizio: vi sono dei modelli italiani che ancora oggi gli americani ci invidiano (anche se le nostre fabbriche d'aeroplani sono costrette a produrre mobili d'aluminio e vetture mobili d'autoferrovia); le riviste tecniche davano notizie delle prime ricerche sul Radar fin dal 1939; l'ottimismo della propaganda e degli stessi bollettini di guerra bastava ad alimentare l'illusione degli uomini che vola-

Uccelli « fermi »

C'era poi tutto il resto: lo sfacelo morale all'interno, gli abissi di ingiustizia, la vecchiaia d'ogni nostra organizzazione militare e diplomatica: c'era la stessa Italia dell'altra guerra adesso arrugginita, che era in fondo la sola realtà vera, la sola forza concreta che potesse scendere in campo. Tutto il resto non era che orgoglio, la follia di chi non ha più rapporti con la realtà del mondo e della nostra stessa vita.

Ed a conoscere questa realtà i piloti furono le fondo gli ultimi italiani. Qualche buon apparecchio c'era all'inizio: vi sono dei modelli italiani che ancora oggi gli americani ci invidiano (anche se le nostre fabbriche d'aeroplani sono costrette a produrre mobili d'alluminio e vetture letto per le ferrovie); le riviste tecniche davano notizie delle prime ricerche sul Radar fin del 1933; l'ottimismo della propaganda e degli stessi bollettini di guerra bastava ad alimentare l'illusione degli uomini che volavano, che davano tutta la loro giovane vita a quella disperata impresa e che vivevano ancora staccati dal corpo vivo e sanguinante del paese: tra il cielo e il silenzio degli aeroporti.

Negli aeroporti quando la sproporzione tra le nostre forze aeree e quelle degli Alleati cominciò ad essere valutata arrivarono i più lusinghieri inganni sull'affluenza della nostra industria prima e poi sui rifornimenti tedeschi. E intanto gli aviatori continuavano a morire, a combattere ad armi impari contro la più potente armata aerea del mondo, in continuo progresso.

Solo la morte portava negli aeroporti il segnale della realtà: venne infatti il giorno in cui, ad eccezione di un tipo da caccia, tutta la nostra aeronautica si trovò ad essere inferiore a quella avversaria non solo di mezzi in linea ma di qualità. Soprattutto i bombardieri erano superati. Ecco come il romanziere pilota inglese Richard Hillary descrive uno scontro della caccia britannica coi nostri ormai vecchi apparecchi: « Una volta avemmo anche il piacere di fare la conoscenza degli italiani. Fu la cosa meno sportiva che io abbia mai visto: era come tirare su uccelli fermi. La nostra squadriglia ne abbatté otto senza subire nessuna perdita ».

Su quegli uccelli « fermi » volavano i migliori piloti del mondo, giovani ingannati e pure ancora lontani dalla realtà.

Un popolo confuso

Di questo loro distacco lo ha-

quando ognuno portava la nostra giovani piloti s'era guadagnata l'ammirazione del mondo intero. E non erano che la sua viltà a rifugiarsi dentro la grande corazzatura dell'imperialismo e del militarismo.

Le adunate si scioglievano e ognuno tornava alla sua vita, le ostie si affollavano e del gran fiato eroico restavano le frasi che così bene servivano l'alibi d'ognuno e che stavano gli occhi infiammati del mondo parevano tutte con-

nostri giovani piloti s'era guadagnata l'ammirazione del mondo intero. E non erano che la sua viltà a rifugiarsi dentro la grande corazzatura dell'imperialismo e del militarismo.

Le adunate si scioglievano e ognuno tornava alla sua vita, le ostie si affollavano e del gran fiato eroico restavano le frasi che così bene servivano l'alibi d'ognuno e che stavano gli occhi infiammati del mondo parevano tutte con-

continuano progresso. Solo la morte portava negli aeroporti il segnale della realtà: venne infatti il giorno in cui, ad eccezione di un tipo da caccia, tutta la nostra aeronautica si trovò ad essere in fiore: a quella avversaria non solo di mezzi in linea ma di qualità. Soprattutto i bombardieri erano superati. Ecco come il romanziere pilota inglese Richard Hillary descrive uno scontro della caccia britannica coi nostri ormai vecchi apparecchi: «Una volta avemmo anche il piacere di fare la conoscenza degli italiani. Fu la cosa meno sportiva che io abbia mai visto: era come tirare su uccelli fermi. La nostra squadriglia ne abbatté otto senza subire nessuna perdita».

Su quegli uccelli «fermi» volavano i migliori piloti del mondo, giovani ingannati e pure ancora lontani dalla realtà.

Un popolo confuso

Di questo loro distacco io ho avuto piena coscienza durante l'inverno albanese, quando da fante ho vissuto quella catastrofe. Noi eravamo dentro la gelida faughiglia di quelle montagne, disperati ed affamati, e tu per tu con la rovina della nostra Patria. Piedi congelati, uomini vestiti di stracci, fame, ufficiali incapaci e virili, gerarchi superdecorati che venivano a far carriera, un popolo confuso, senza nessuna coscienza; e il sentire d'essere odiati senza odiare nessuno; e quella terra non nostra che ci bruciava sotto i piedi, e la fredda ostilità della popolazione, e il «tradimento» del battaglione albanese «Tomoriz» che col nostro stesso piombo ci sparava alle spalle, e l'aver trovato nelle mani greche mitraglie e mortai fabbricati in Italia che decimavano i nostri compagni di trincea, tutto contribuiva a prostrarci in una disperazione che non ha l'eguale. Ebbene, quando in quel cielo ostile passava un'ala italiana, io pensavo: loro non sanno, non possono sapere, non conoscono ancora la realtà.

FELICE CHILANTI

Continua in 4. pagina

Translation of article from "IL TEMPO" of Thursday, 15th August 1946.

" THE FATE OF THE BEST PILOTS" 15

"They carry Suitcases of Material around to Country Cottages".

"Today they tackle the Road, as if lost, and their Life flows away between mortifications and Glorious Memories".

Aviators know very little about what happens in our lives: They live on flight - on courage - on their wonderful competitions - and also on their love for this Country; their detached condition is peculiar to them - not but what many strata of the Italian people are not equally far away from the reality -

I remember the agitated Roman evenings - those evenings in Piazza Venezia when, from the houses and offices, an extraordinarily pacific petit bourgeoisie, composed of clerks and shopkeepers, became enflamed with that rhetoric - when each one carried his own intimate will for peace, or even his own cowardice, to take refuge inside the great armour of imperialism or militarism.

The crowds dissolved and each one returned to his life - inns were crowded, and from the great heroic words there remained the phrases which served so well as an alibi for everyone - and they sat with enflamed eyes in front of steaming spaghetti and the good light wine of the castles.

- The detachment was: nobody believed in the war - nobody believed that one day these phrases would be measured against the reality and remain fatally crushed.

LIFE'S PASSION.

But for our aviators the detachment was of another nature - flying was the condition, the passion of their lives. They had conquered the most coveted records - the ALA ITALIANA, with the intrepid hearts and skill of our young pilots, had gained the admiration of the whole world. And it was not just empty talk; but the facts lived by these boys, which constituted almost a type of Italian different from normal - a particular society. 2583

In the meantime the country lived more and more shut up in itself and in the proud isolation which had been imposed on her. The flattery of the world all seemed to unite to justify and exalt the "Chinese Wall" which had been erected around our own conscience. Thus when the war came our aviators were sure of one of their prizes - they had it in their heart, in their muscles and also in their extraordinary skill.

-2-

(Il Tempo - 15.8.46.)

They carried into the war their particular sporting spirit - perhaps not much different from that of the peacable competitions, of the world speed records already won by Italians.

And they had altogether little more than a thousand aircraft to confront America, England and Russia!

SITTING BIRDS.

Then there was all the rest - the internal moral destruction; the abysses of injustice; the out-of-dateness of each of our military and diplomatic organisations; it was the same Italy of the last world war, now rusty, which was in effect the only concrete force which could be brought into the field.

All the rest was nothing but pride - the folly of those who have no more contact with the reality of the world and with our own life.

And it was the pilots who were really the last Italians to get to know this reality. At the beginning there were a few good aircraft - there are still today some Italian models which the Americans envy us (even if our airplane factories are forced to produce aluminium furniture and railway sleeping cars); technical reviews gave reports on the first researches into Radar from 1939 onwards; the optimism of the propaganda and of the war bulletins themselves sufficed to nourish the illusions of the men who flew; who gave the whole of their young lives to this desperate enterprise and who still lived detached from the living and bleeding body of the country - between the sky and the silence of the airfields.

At the airfields - when the disproportion between our air force and those of the Allies began to be realised - arrived the most flattering and deceitful reports, firstly on the efficiency of our industry and then on the replacements from Germany. Meantime the aviators continued to die and to fight with unequal arms against the most powerful air army of the world - continually progressing.

Death was the only thing that brought a sign of reality to the airfields; there came a day in fact when, with the exception of one type of fighter, all our aircraft were found to be inferior to those of our adversaries, not only in numbers available in the front line, but also in quality. Above all the bombers were obsolete. This is how the English pilot novelist Richard Hillary describes an encounter between British fighters and our, then out of date, machines: 3 On one occasion we also had the pleasure of making the acquaintance of the Italians. It was the least sporty thing

2562

-3-

(Il Tempo 15.8.46.)

I ever saw in my life; it was like shooting at sitting birds. Our squadron shot down eight of them without any loss to ourselves."

The best pilots in the world were flying these "sitting birds" - boys who had been deceived and were still far from the reality.

A CONFUSED PEOPLE.

I came to a full realisation of this detachment during the winter in Albania, when, as an infantryman, I lived through that catastrophe. We were in the frozen muddiness of those mountains, face to face with the ruin of our country. Frost-bitten feet; men dressed in rags; hunger; incapable and cowardly officers - superdecorated gerarchs who came to make their career; a confused people without a conscience; and the feeling of being hated without hating anyone ourselves; and that earth - not ours - which burned beneath our feet; and the cold hostility of the population and the "treachery" of the Albanian battalion "Tomori" which shot at our backs with our own shot; and to have found in Greek hands machine guns and mortars manufactured in Italy, which decimated the ranks in our trenches - all this contributed to prostrate us in a state of utter desperation. Well - when an Italian plane passed over us in this hostile sky I thought - they do not know, they cannot know the reality yet. I wished I could have shouted to the aviators from those mud holes "Go back! Go to Rome and tell them -Enough!- that the war is lost and that in the hearts of the Italian people there is only confusion, but not the slightest shadow of hate for any nation in the world".

Then came the catastrophe and only now, in this after-war without peace, our aviators have found themselves inside the reality with their ordinary men's lives. Only now, those who have stopped flying (and there are many of them, they are the majority already and perhaps there will be more after the Peace Treaty) these aviators now know the world which formerly they looked at from the height of their flight and of their illusions.

What are they doing? How are they making their living? Boys, who became men in the sky, thrust into this moral and social ruin after years and years of absence and who find themselves suddenly having to fight for their daily bread - without a trade - without peace in their hearts and overburdened with glorious memories.

They take the road each day as if lost, with a far-away look

2581

-4-

(Il Tempo 15.8.46.)

in their eyes, and most of them are forced to resort to humiliating methods, to illegal commerce, and to submit to mortifications of every sort. For all of them there is a world which it is necessary to keep at a distance - the once admiring looks of women - looks which do not wish to meet theirs any more - children grown up with the vision or the legend of a brother or a father pilot of a glorious airforce, to be run away from now when he must peddle suitcases of wares from one cottage to another or suggest a traffic in bacon to the fat enriched shopkeeper.

Thus their life today goes on between these mortifications and the memories which besiege them at night. On the miserable beds of third class pensions, creaking like ships keels, move the great shadows of their fallen comrades - they even envy their comrades fate. But the sing of a wing in the sky is enough to make their hearts beat rapidly and to rekindle the former pure passion - now changed into so much anguish.

What will happen tomorrow to all our pilots without planes? It is easily and quickly said from Paris "200 Aircraft and no more!" - it is easy enough to say this and other things besides. During the past months our Government had commenced negotiations for an emigration of aviators to South America, but the negotiations were then mysteriously interrupted. "Aviators are an inalienable national patrimony" say the foreigners - like something of value to throw on the balance of war reparations.

But at how many dollars - how many pounds sterling will be valued the desperation of our pilots in the war reparations account ?.

FELICE CHILANTI.

2530

"IL GLOBO" - 7/7/46.

14 A

Air Lines for the transport of Fruit and flower products.

San Remo, 6th July.

During the last few days, under the auspices of the C.I.R.T. (Compagnia Italiana Ricostruzione e Gran Turismo) the Società AvioLinee e Trasporti Company has been started through the interest and official support of the Air Minister Cevolotto, the Prefect of Imperia and the enthusiasm of the cultivators, the industries in the area and chiefly the syndicate of flower exporters who are directly interested in the development of this organisation.

The S.I.A.T. has already obtained the usual authority and it is expected that it will be able to initiate its activities during the next month of October. In the beginning the following lines will be run: San Remo-Rome-Bari, San Remo-Turin-Trieste, San Remo-Milan-Chiasso, with three journeys weekly for each line and with a maximum load for each trip of 30 quintals of goods.

The airfield chosen is Villanova d'Albenga which was damaged during the war but will be repaired.

This initiative has the chief scope of sending the products of the area (easily perishable) to the furthest cities of Italy and later on abroad because the S.I.A.T. intends also to take part in international traffic with undeniable advantages to the national florist industry.

A. J.

2579

"IL GLOBO" - 7/7/46.

Air Lines for the transport of fruit and flower products.

San Remo, 6th July.

During the last few days, under the auspices of the C.I.R.T. (Compagnia Italiana Ricostruzione e Gran Turismo) the Società Aviolinee e Trasporti Company has been started through the interest and official support of the Air Minister Cevelotto, the Prefect of Imperia and the enthusiasm of the cultivators, the industries in the area and chiefly the syndicate of flower exporters who are directly interested in the development of this organisation.

The S.I.A.T. has already obtained the usual authority and it is expected that it will be able to initiate its activities during the next month of October. In the beginning the following lines will be run: San Remo-Rome-Beri, San Remo-Turin-Trieste, San Remo-Milan-Chiasso, with three journeys weekly for each line and with a maximum load for each trip of 30 quintals of goods.

The airfield chosen is Villanova d'Albenga which was damaged during the war but will be repaired.

This initiative has the chief scope of sending the products of the area (easily perishable) to the furthest cities of Italy and later on abroad because the S.I.A.T. intends also to take part in international traffic with undeniable advantages to the national florist industry.

2578

Linea aerea per i trasporti dei prodotti ortofrutticoli

(Notiziario telefonico)

SANREMO. 6

Nel giorni scorsi si è costituita, auspice la C.I.R.T. (Compagnia Italiana Ricostruzione e Gran Turismo) la Società Italiana Aviazione e Trasporti, erede all'interessamento e all'autorevole appoggio del Ministro dell'Aeronautica Cevolotto, del Prefetto di Imperia e al fervore degli esponenti della ortofrutta, dell'industria della zona e principalmente del Consorzio Esportatori Fiori direttamente interessato allo sviluppo dell'organizzazione.

La S.I.A.T. ha già ottenuto le regolari autorizzazioni e si prevede possa iniziare la sua attività nel prossimo mese di ottobre. Nella prima fase verranno esercite le seguenti linee: Sanremo-Roma-Bari, Sanremo-Torino-Trieste, Sanremo-Milano-Chiasso, con tre viaggi settimanali per ogni linea e con un carico massimo per ogni viaggio di ben 30 q. di merce. Il Campo di aviazione preferito è quello di Villanova d'Albenga danneggiato dalla

guerra ma che verrà convenientemente sistemato.

Tale iniziativa si propone principalmente di poter far giungere in poco tempo i prodotti della zona (facilmente deperibili) anche nelle più lontane città d'Italia e in un secondo tempo all'estero poiché la S.I.A.T. intende provvedere pure al traffico internazionale con innumerevoli vantaggi per il commercio ortofrutticolo nazionale.

Linea a ritmo

Materiale aereo degli Stati Uniti ceduto all'Italia

Tra un alto ufficiale delle forze armate americane ed il ministro italiano dell'aeronautica Cevolotto — informa l'«U. P.» — è stato firmato oggi a Roma un nuovo accordo per la cessione all'Italia di materiale ed equipaggiamento aereo americano, allo scopo di permettere una più rapida ripresa delle comunicazioni.

Tra il materiale ceduto si annovera quello delle basi di Milano, Trapani e Cagliari, che ora verrà impiegato da personale italiano ed americano. All'Italia viene anche concesso di usare il radio-faro diretto dagli americani nei pressi di Vibo Valentia in Calabria, che funziona ininterrottamente per 24 ore del giorno. In base all'accordo firmato stamane, il personale italiano si impegna tuttavia a fornire ai velivoli alleati tutta quella assistenza cui essi avessero eventualmente bisogno.

L'accordo sarà oggetto di ulteriore conferma mediante un normale scambio di note fra la Ambasciata americana ed il ministro degli esteri italiano.

E' stato anche oggetto di trattative la questione dell'acquisto da parte dell'Italia di 150 apparecchi da caccia americani del tipo «Lightning» ed «Aircobra», acquisto che, stabilito fin dal due gennaio scorso, non ha potuto ancora essere perfezionato.

Extract from "Il Globo" dated 9th March 1946.

U.S. AIR MATERIAL HANDED OVER TO ITALY.

Today in Rome - states U.P. - a new agreement was signed between a high-ranking officer of the U.S. Armed Forces and the Italian Air Minister CEVOLOTTO, for the cession to Italy of American air material and equipment with the object of permitting more rapid recommencement of communications.

Among material ceded is included that of the airports of Milan, Trapani and Cagliari which will now be used by Italian and American personnel. Italy has also been given the use of the radio-beacon erected by the Americans near Vibo Valentia in Calabria which functions continuously 24 hours a day.

On the basis of the agreement signed this morning the Italian personnel has agreed to give Allied aircraft all the assistance of which they may, at any time, be in need.

The agreement will later be confirmed by an exchange of notes between the American Ambassador and the Italian Foreign Minister.

The question of the purchase by Italy of 150 American Lightning fighters was also the subject of negotiations. This purchase was agreed to in January last but up till now it has not been possible to carry it out.

HSC
 O.D.
 2nd
 1st
 2nd
 HSC
 12/3
 12/3
 Raw
 DL
 11.3.
 12/3

2577

1952
Extract from "ITALIA NUOVA" dated 25.4.46.

For the Peace Treaty.

THE MEMORANDUM ON THE QUESTION OF THE ITALIAN ARMED FORCES.

The Italian Government has presented another four "memorandum" on questions concerning the Army, Navy and Air Force to Lancaster House in London. These "memorandum" clarify the Italian viewpoint regarding the solution of the question of our Armed Forces at the meeting to decide the Peace Treaty.

The Italian conception of this is that our country, which on the conclusion of Peace will become part of UNO, should be given conditions which will assure her own defence. The Naval memorandum outlines the exceptional gravity of any future request for the handing over of our ships after the loyal cooperation given by it to the Allied Navies during the war of liberation.

These "memorandum" are bilingual and in them are listed the losses suffered by our armed forces which for the Army consisted of 70,011 dead, 18,528 wounded and 29,281 missing. The "memorandum" for the Air Force gives a complete statement on operations which can be reassured thus: 1886 fighter operations with 9,581 flying hours; 1,075 bomber and transport operations with 10,185 flying hours; 1,214 seaplane operations with 4,333 flying hours; inflicting on the enemy the loss of 11 aircraft in combat and 76 aircraft lost on the ground and losing 61 aircraft missing and 11 destroyed on the ground. Transport and liaison operations were carried out with 12,273 flying hours transporting 2½ million KGS. of various material. The memorandum for the Navy is more extensive and it is pointed out that in the application of the armistice and in the course of the liberation the Italian Navy, apart from all vessels which were under construction, lost 136 thousand tons of vessels in service, that is 35% of the 400 tons that the Navy possessed on

These "memorandum" are bilingual and in them are listed the losses suffered by our armed forces which for the Army consisted of 70,011 dead, 13528 wounded and 29,281 missing. The "memorandum" for the Air Force gives a complete statement on operations which can be reassured thus: 1386 fighter operations with 9,681 flying hours; 1,075 bomber and transport operations with 10,185 flying hours; 1,214 seaplane operations with 4,833 flying hours; inflicting on the enemy the loss of 11 aircraft in combat and 76 aircraft lost on the ground and losing 61 aircraft missing and 11 destroyed on the ground. Transport and liaison operations were carried out with 12,273 flying hours transporting 2½ million KGS. of various material. The memorandum for the Navy is more extensive and it is pointed out that in the application of the armistice and in the course of the war 1946 liberation the Italian Navy, apart from all vessels which were under construction, lost 136 thousand tons of vessels in service, that is 35% of the 400 tons that the Navy possessed on 8th September. The dead amounted to 2,800.

avverimento una commissione provinciale e alla commissione centrale delle imposte dirette.

PER IL TRATTATO DI PACE

I memorandum sulle questioni delle Forze Armate italiane

Il Governo italiano ha presentato a Palazzo Lancaster a Londra altri quattro «memorandum» sulle questioni concernenti l'Esercito, la Marina e l'Aeronautica. Questi «memorandum» chiariscono il punto di vista italiano circa la soluzione da dare alla questione delle nostre Forze Armate, in sede di trattato di pace.

Il concetto sostenuto dall'Italia è che al nostro Paese, che dopo la conclusione della pace entrerà a far parte dell'ONU, siano fatte condizioni che gli consentano di assicurare la sua autodifesa. Il «memorandum» per la Marina sottolinea poi la eccezionale gravità di una eventuale richiesta di cessione di nostre navi dopo la leale cooperazione da esse prestata durante la guerra di liberazione alle Marine alleate.

I «memorandum» sono bilineari e in essi sono elencate le perdite subite dalle nostre Forze Armate che sono per l'Esercito di 70.011 morti, 18.528 feriti e 29.281 dispersi. Il «memorandum» sull'Aeronautica rileva il complesso delle operazioni che possono essere così riassunte: 1.886 operazioni di caccia con 8.681 ore di volo; 1.675 operazioni di bombardamento e trasporto con 10.185 ore di volo; 1.214 operazioni di idrovolanti con 4.833 ore di volo; infliggendo al nemico la perdita di 11 apparecchi in combattimento e 76 apparecchi distrutti al suolo e perdendo 61 apparecchi che sono andati dispersi e 11 distrutti al suolo. Le operazioni di trasporto e di collegamento sono state effettuate con 12.273 ore di volo, trasportando 2 milioni e mezzo di chilogrammi di materiale vario.

Il «memorandum» sulla Marina è più vasto e viene rilevato che nell'applicazione dell'armistizio e nel corso della guerra di liberazione la Marina italiana ha perduto, oltre tutte le unità che si trovavano in costruzione, 136 mila tonnellate di naviglio in servizio, cioè il 35 per cento delle 400 mila tonnellate che la Marina stessa possedeva all'8 settembre. Il contributo di sangue è stato di 2.800 morti.

IL TERZO CONGRESSO NAZIO-

tenuta più
te sfere del
Ministro d
ta ha dato
attuare un
gilenza in
suecuno da
di 1 tra
le.

Questo
in vigore
la nostra
Questore
predispos
lungo la
minie, la
de secon
Roma se
blocco
transito
mate e
svolto d
ed in l
guardie
funzion
forze d
bene a
vere ra
tori n
nel ter
ma a
battag
tura.

Ieri
no in
lizia d
so app
capo
dott.
so fun
Emilio
che i
consid
di ser
indisc
bili fi
ria -
gero
ment
L'ip

La

Con
delle
ruto
teste
mune
ci res
loro g
so a i
o cer
Il d

Extract from "ITALIA NUOVA" dated 25.4.46.

For the Peace Treaty.

THE MEMORANDUM ON THE QUESTION OF THE ITALIAN ARMED FORCES.

The Italian Government has presented another four "memorandum" on questions concerning the Army, Navy and Air Force to Lancaster House in London. These "memorandum" clarify the Italian viewpoint regarding the solution of the question of our Armed Forces at the meeting to decide the Peace Treaty.

The Italian conception of this is that our country, which on the conclusion of Peace will become part of UNO, should be given conditions which will assure her own defence. The Naval memorandum outlines the exceptional gravity of any future request for the handing over of our ships after the loyal cooperation given by it to the Allied Navies during the war of liberation.

These "memorandum" are bilingual and in them are listed the losses suffered by our armed forces which for the Army consisted of 70,041 dead, 18,526 wounded and 29,281 missing. The "memorandum" for the Air Force gives a complete statement on operations which can be reassured thus: 1866 fighter operations with 9,681 flying hours; 1,075 bomber and transport operations with 10,135 flying hours; 1,214 seaplane operations with 4,833 flying hours; inflicting on the enemy the loss of 11 aircraft in combat and 76 aircraft lost on the ground and losing 61 aircraft missing and 11 destroyed on the ground. Transport and liaison operations were carried out with 12,273 flying hours transporting 24 million KGS. of various material. The memorandum for the Navy is more extensive and it is pointed out that in the application of the armistice and in the course of the war of liberation the Italian Navy, apart from all vessels which were under construction, lost 136 thousand tons of vessels in service, that is 35% of the 400 tons that the Navy possessed on 8th September. The dead amounted to 2,000.

These "memorandum" are bilingual and the losses suffered by our armed forces which for the Army consisted of 70,011 dead, 18528 wounded and 29,281 missing. The "memorandum" for the Air Force gives a complete statement on operations which can be reassured thus: 1886 fighter operations with 9,681 flying hours; 1,075 bomber and transport operations with 4,833 flying hours; 1,214 seaplane operations with 4,833 flying hours; inflicting on the enemy the loss of 11 aircraft in combat and 76 aircraft lost on the ground and losing 61 aircraft missing and 11 destroyed on the ground. Transport and liaison operations were carried out with 12,273 flying hours transporting 24 million KGS. of various material. The memorandum for the Navy is more extensive and it is pointed out that in the application of the principle and in the course of the war of liberation the Italian Navy, apart from all vessels which were under construction, lost 136 thousand tons of vessels in service, that is 35% of the 400 tons that the Navy possessed on 8th September. The dead amounted to 2,800.

From the "Voce Repubblicana" - 24.4.46.

All on the Same Basis at the Air Ministry.

And S. We have received the following letter:

It is about the Air Ministry where, during the last few days the Council of Administration has been holding meetings for the promotion of civilian employees.

It appears that the employees have all been put on the same basis.

Thus Squadristi, antemercia, sciarpa littorio and republicans are all in the running once more to have their qualifications valued against those of their colleagues who never filled any fascist posts and who also refused to take the oath to the Social Republic thus running risks and suffering persecution from the nazi-fascists.

It is held that provisions for punishment have now been revoked and therefore they can have no juridical value.

We know that Epuration has failed - but it is being forgotten that promotions for comparative merit cannot be assessed without moral qualities being taken into consideration. Other Ministries have taken this into consideration, evidently being more sensitive in this direction.

Meanwhile we are waiting to know the names of the new Gerardi.

Personale Aeronautica

Tutti su uno stesso piano
al Ministero dell'aeronautica

Ci scrivono:
Si tratta del Ministero dell'Aeronautica, ove in questi giorni il Com. Ufficio di Amministrazione tiene le

Pa

A

n 2574

meetings for the promotion of civilian employees. It appears that the employees have all been put on the same basis.

Thus Squadristi, antemarcia, scierra littorio and republicans are all in the running once more to have their qualifications valued against those of their colleagues who never filled any fascist posts and who also refused to take the oath to the Social Republic thus running risks and suffering persecution from the nazi-fascists.

It is held that provisions for punishment have now been revoked and therefore they can have no juridical value.

We know that Epuration has failed - but it is being forgotten that promotions for comparative merit cannot be assessed without moral qualities being taken into consideration. Other Ministries have taken this into consideration, evidently being more sensitive in this direction.

Meanwhile we are waiting to know the names of the new Gerarchi.

Tutti su uno stesso piano al Ministero dell'aeronautica

Ci scrivono:
Si tratta del Ministero dell'Aeronautica, ove in questi giorni il Consiglio di Amministrazione tiene le sue sedute per le promozioni dei funzionari civili.

A quanto sembra, i funzionari stessi sono stati posti tutti su uno stesso piano.

Così, squadristi, antemarcia, scierra littorio e "repubblicani" sono in piena concorrenza per far valere ancora una volta... le proprie qualità. In confronto dei colleghi che non hanno mai rivestito alcuna carica, e che al loro, inoltre, rifiutano di prestare giuramento alla seconda Repubblica sociale, affrontando rischi e subendo persecuzioni dei nazifascisti.

Si sostiene che i provvedimenti di promozione sono stati ormai revocati o quindi non possono avere efficacia giuridica.

L'epurazione, si sa, è fallita. — ma si dimentica che per le promozioni per merito comparativo non si può prescindere dal criterio morale. — E di questo hanno tenuto soprattutto conto vari altri Ministeri, evidentemente, con maggiore sensibilità.

Siamo intanto in attesa di conoscere i nomi dei nuovi... gerarchi!

2574

10A

The Aeronautical Academy

Naples, 15. It appears that following the threat of the abolition of the Naval base, the Aeronautical Academy which is at present at Nisida awaiting to return to its old base at Caserta, will also be transferred. The Academy will be transferred from the Campania to Florence. The motives for this decision are not known.

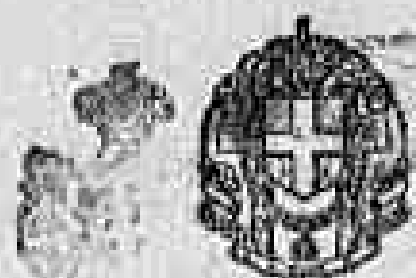
azioni involontarie, con diode importanza
stabilire contatto C.L.N. to allo
la spezzatura
Partito Vittorioso
ende di
i no-

in aria assieme alla propria casa. Il
Avanti! contro la finestra del com-
mercante due bombe, producendo
dannini alla casa.

16. 4. 46

L'ACCADEMIA AERONAUTICA

NAPOLI, 15. — Sembra che dopo
la minaccia di soppressione della
base navale, verrà anche trasferita la
Accademia Aeronautica che si trova
attualmente a Nisida in attesa di
tornare nella sua sede primitiva di
Caserta. L'Accademia verrebbe tra-
sferita dalla Campania a Firenze. Si
ignorano i motivi di questa deci-
sione.



~~MINISTERO~~ STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA

~~UFFICIO~~
Ufficio "I"

UI/ *700529/Z*

Prot. N.

Allegati 1

Roma,

I 1158
30 MAR 1946

Arl'A.F.S.C./I.S.

= ROMA =

Risposta al foglio del

Div.

Sez.

N.

OGGETTO: Orio può diventare un gran centro di traffico aereo.-

Si trasmette, allegata, l'unita copia di
notizia stralciata dal giornale "L'ECO DI BERGAMO"
in data 8 Marzo 1946, all'argomento in oggetto se
gnato.-

IL CAPO UFFICIO "I"

(Ten. Col. *Pilota* - F. SANTINI)

2572

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

I 1158

STRALCIO GIORNALE "L'ECO DI BERGAMO " IN DATA 8 MARZO 1946

Che ne faremo ?

ORIO PUO' DIVENTARE UN GRAN CENTRO DI TRAFFICO AEREO.

Chi ha letto attentamente le osservazioni di Enrico Belotti sulla nuova eventuale destinazione del terreno occupato attualmente dall'aeroporto di Orio, non può non notare che lo scrittore non ha parlato che di un lato del problema. Sfruttare cioè le 4000 pertiche di terreno, coltivandolo vuoi a frutteto ed ortaggi, vuoi a foraggio.

Considerare attentamente se non valga invece la pena di mantenere all'aeroporto le sue funzioni attuali, è quello che cercherò io fare.

Dirò subito che il pensare di destinare l'aeroporto di Ponte S. Pietro ad aeroporto della Città di Bergamo, significa non rendersi conto di cosa sia un aeroplano moderno da trasporto e tanto meno un aeroporto. Quello di Ponte S. Pietro è lungo 1400 metri e largo 300. Solo da un lato consente l'entrata a zero ed i 300 metri di larghezza non permettono che una sola direzione di atterraggio e di decollo. Altro fatto importante è quello di essere troppo vicino alle colline e montagne adiacenti, propria dalla parte dell'unica entrata a zero, e può divenire pericoloso perchè il poco spazio che lo separa dalle predette alture non è sufficiente per compiere con la dovuta sicurezza le manovre antecedenti all'atterraggio e quelle successive al decollo di aeroplani pesanti e con forti carichi, quali sono appunto gli aeroplani di linea. Manca inoltre lo spazio per adatte costruzioni che alloggino i numerosi servizi di cui un moderno aeroporto deve essere attrezzato, a meno di non espropriare un buon tratto di terreno a occidente del campo (ed allora si ricadrebbe nello stesso problema ortoagricolo, che si vuol risolvere) dato che ad est e a sud tutto il perimetro è occupato dagli stabili della Caproni.

L'aeroporto di Bergamo non può essere che quello di Orio, il quale per le sue grandiose dimensioni per la quasi totale assenza di ostacoli adiacenti e per la discreta lontananza dalle alture al Nord, permette l'atterraggio e il decollo di qualsiasi tipo di aereo, anche con sovraccarico, e - ciò che più importa - in tutte le direzioni, cioè da qualunque parte spiri il vento.

Con lo sviluppo che l'aviazione da turismo e da trasporto avrà in avvenire, che possiamo anche pensare imminente (basta pensare alle quattordici linee aeree che si stanno istituendo), perchè sacrificare un'opera che già tanto è costata all'erario, per qualche quintale di cavoli o di patate? perchè non sfruttare la fortuna della quasi continua assenza di nebbia nella zona di Orio? Anche quest'inverno per intere giornate abbiamo avuto un intenso traffico di aerei, i

..../..

- 2 -

quali per la fitta nebbia di Milano erano costretti ad atterrare ad Orio, garantendo così il collegamento aereo fra il Nord-Italia ed il Centro-Sud.

Si pensi a quando il grandioso progetto della ferrovia dello Stelvio verrà realizzato e Bergamo sarà riunito per direttissima con Milano, si pensi allora la necessità di avere un aeroporto che durante la stagione in cui Milano è sepolta nella nebbia, ed Orio ne sarebbe sussidiario, consenta il regolare servizio aereo, integrato ed integrante il traffico ferroviario.

Sopprimiamo quello di Ponte S. Pietro, se non sarà necessario per la Caproni, ma salviamo il bellissimo aeroporto di Orio con la sua ottima pista asfaltata: in avvenire non ce ne pentiremo, anche se avremo sacrificato qualche quintale di frutta e di verdura.

Ricordo di aver seguito le discussioni fatte liberamente sui giornali intorno all'aeroporto di Cointrin a Ginevra. Gli svizzeri e soprattutto i ginevrini non pensarono troppo a sottrarre del terreno alla cultura di frutta e verdura ed erbaggi (e in Svizzera specie nel Canton di Ginevra, non abbondano le terre coltivabili), pur di ingrandire il già esistente aeroporto e di adattarlo alle più moderne esigenze, così da trasformarlo in importante centro di intensissimo traffico aereo. Il problema agricolo non fu nemmeno ventilato; si guardò molto più lontano al traffico aereo europeo del dopoguerra che i ginevrini sperano di far convergere nella loro città.

Lasciamo che l'aeroporto di Orio abbia a svilupparsi, si riconoscono i pregi della sua ubicazione e delle sue caratteristiche d'impiego. Il problema immediato della disoccupazione può essere alleviato anche dall'assorbimento di mano d'opera per la costruzione degli hangar e degli impianti dell'aerostazione.

E difficile e qualche volta anche stolto fare delle previsioni, ma credo di non essere molto lontano dalla realtà quando affermo che non molto tempo ci separa dall'epoca dei taxi aerei che uniranno velocemente Bergamo agli aeroporti-scalo delle grandi linee italiane, europee mondiali; e ché sa che Orio, proprio per ragioni meteorologiche, non abbia a diventare esso stesso un grande centro di traffico aereo.-

Ripeto: vale la pena di distruggere quello che è già fatto pur di avere qualche quintale di ortaggi in più alle porte della città? è proprio indispensabile che gli ortaggi vengano coltivati sull'aeroporto di Orio? Si sacrifichi piuttosto quello di Ponte S. Pietro, se si pensa che due aeroporti siano troppi per Bergamo, e ciò per le ragioni suesposte.-

./.

= 3 =

Mi perdoni Enrico Belotti se mi permetto di dissentire dal suo assunto e non voglia attribuire alla mia giovinezza o a ragioni sentimentali (come la passione per il volo) la causa di queste mie righe.- Non ho fatto che esprimere la mia opinione su quanto credo più utile ai fini dello sviluppo economico, commerciale ed industriale della nostra meravigliosa Bergamo nell'ambito dell'attività aerea.-

Dott.Gino Battaggion

Ten.A.A.r.n. in congedo

-----=00000=-----



SANTINI

From : Air Force Sub Commission, Milan
 To : C.I.C.O. Air Forces Sub Commission, Rome
 Date : 14th January 1946
 Ref. : AFSC/M/4/INT.

PROPAGANDA: INCEPTION OF NEW ITALIAN AVIATION JOURNAL

Enclosed herewith is a specimen of the first copy of a new weekly journal on aviation, entitled "Corriere dell'Avia", together with the translation of a "Programme" in which the avowed aims and intentions of this journal are out-lined.

2. Also enclosed is the report of an interview between Ing. Biffi (brother of General Biffi, General Commanding 1st A.A.T. Milan) and Signor QUASSO Dino, responsible editor of the journal.

3. From this report it will be seen that, in addition to the editor of the paper, many of the leading contributors to its pages are ex-Republican personnel.

[Signature]
 U.C. Reid, F/O,
 Intelligence Officer
 A.P.S.C. MILAN

2570

Enclosed (3) Corriere dell'Avia
 Programme of Journal

1944 8A.

*Spoken words and
 see at aviation
 of propaganda*

*Santini brother
 Santini brother
 Santini brother*

together with the aims and intentions of this journal are out-lined.

2. Also enclosed is the report of an interview between Ing. Biffi (brother of General Biffi, General Commanding 1st M.A.T. Milan) and Signor QUASSO Dino, responsible editor of the journal.

3. From this report it will be seen that, in addition to the editor of the paper, many of the leading contributors to its pages are ex-Republican personnel.

[Signature]

D.G. Reid, R/O,
Intelligence Officer
A.P.S.C. MILAN

2370

Enclosed (3) Carriera dell'aria
Programme of Journal
Report of interview, Biffi, Quasso



FROM : CORRIERE DELL'ARIA
(AIR FORCE NEWS)
AIRMEN'S WEEKLY

PROGRAMME

Why is the Corriere dell' Aria created?

The "Corriere dell' Aria" airmen's weekly journal is created so that the survivors of the Aeronautica, exterminated by the war and all the unhappy events deriving therefrom, may find the means of meeting once again and help one another. It comes into existence so that the families of those who never returned can read a paper which does not insult their memories. It is started so that those who fly or build, overhaul an engine or refuel, those in the Met section and all that have lived the same life should not be scattered or misemployed but will with their special experience contribute to the hard labour of moral and physical reconstruction of our country.

What are the aims of this journal?

We cannot summarise, in a few words, the full programme of a periodical even if the one in question is mainly of a technical, information and propagandistic nature with regard to aviation but a general outline can be given.

The "Corriere dell' Aria" comes into existence with the following programme :-

Save, through the collaboration of all the elements concerned, the physical and spiritual patrimony of the Italian Air Force, establish through an energetic propaganda, a feeling of unity and solidarity among the Italian Aviators first and then among those of all the world,

Bear pressure on technicians, industrialists and capitalists so that they can be made to encourage and develop aircraft construction, popularise aviation, reactivate civilian air lines and found Research Centres for the progress of world aviation.

Draw the attention of everyone concerned to any private initiative so that they may obtain support and help.

Why is the "Corriere d'Italia" an independent journal?

who fly or build, overhaul an engine or repair a fuselage, those in the rear section and all that have lived the same life should not be scattered or misemployed but will with their special experience contribute to the hard labour of moral and physical reconstruction of our country.

What are the aims of this journal?

We cannot summarise, in a few words, the full programme of a periodical even if the one in question is mainly of a technical, information and propagandistic nature with regard to aviation but a general outline can be given.

The "Corriere dell'Aria" comes into existence with the following programme :-

Save, through the collaboration of all the elements concerned, the physical and spiritual patrimony of the Italian Air Force,

Establish through an energetic propaganda, a feeling of unity and solidarity among the Italian Aviators first and then among those of all the world,

Bear pressure on technicians, industrialists and capitalists so that they can be made to encourage and develop aircraft construction, popularise aviation, reactivate civilian air lines and found Research Centres for the progress of world aviation.

Draw the attention of everyone concerned to any initiative so that they may obtain support and help.

Why is the "Corriere d'Italia" an independent journal?

It has always been said that the specialised press is privileged by the fact that it is independent, objective and free and under several aspects this is quite true because the characteristics of an aircraft - for example - cannot possibly express democratic or totalitarian, republican or monarchist tendencies.

But it is also true that if a periodical is financed by some Ministry or by a group of industrialists its freedom would perforce be limited.

It is for this reason that the "Corriere dell'Aria", airmen's weekly which comes to light without the intervention of any Ministry or impeding industrialists issues its first offspring with the firm purpose to honestly bring to the notice of pilots all things concerning aviation that may be of interest to them.

STATEMENT

Quasso Dino, responsible editor of the "Corriere dell'Aria" previously serving under the Republican Air Force (2 Gruppo C.T. Maj. Alessandrini) declares himself to be the organizer and part owner of an aviation weekly journal at present in the course of printing on the same model as those from abroad. He states he is already well introduced in the newspaper world and to have been the promoter of a five-men Partnership. Among the partners besides Quasso there are two engineers one aeronautical and the other technical. Senator Venegono will provide funds for the publication as a deficit of Lire 300000 is estimated for the first year.

CALDARA, SPARACCO, TREVISAN AND CATTANEO will collaborate by writing articles on Gliders and Soldano will deal with Aeromodels. He values greatly the French Magazine "Les Ailes" and he knows a French High Official who could supply him with important newsitems. He intends to create in Italy something similar to that French magazine. News of an international nature will be taken from the various consulates but as regards the Information Section he has no great trust in Italian collaboration.

He would provide for an exchange of English and American publications. He contends that according to some information received from a reliable source a production 400,000 civilian aircraft is contemplated in the United States for the year 1946. As France and the Lebanese Republic are proposing to develop civil aviation considerably he is of the opinion that Italy should do the same. It is his wish to help unite the air-minded people of the world including those republicans who continued the fight in good faith. To quote him:- "I feel convinced that had republican and Regia Aeronautica pilots met in the air they would have started acrobacies."

At first the payment for every article would be Lire 300 only owing to the financial difficulties under which the periodical is initially publishing. As regards the title of the weekly in reply to a question from Mr. Quasso stated there could be no friction with the Editor of the "Corriere d'Informazione" who is quite aware of the name of the new magazine and approves the initiative.

He maintains that what he needs now is the support from the Aeronautica and fears that his initiative might be handicapped by the fact that he was a pilot in the Republican Air Force. He states that he was called at 1st ZAT HQ and contacted Capt. Ferrero

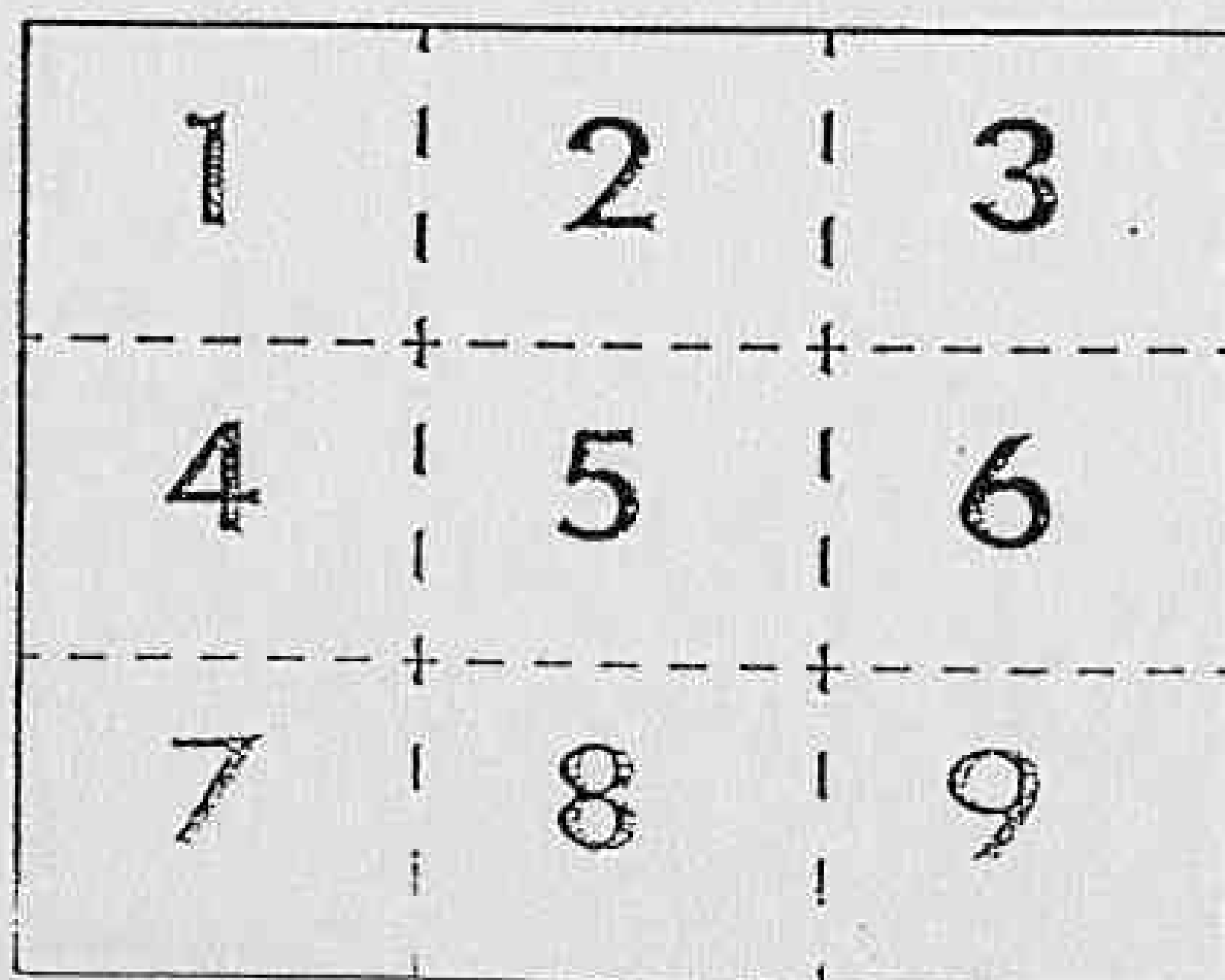
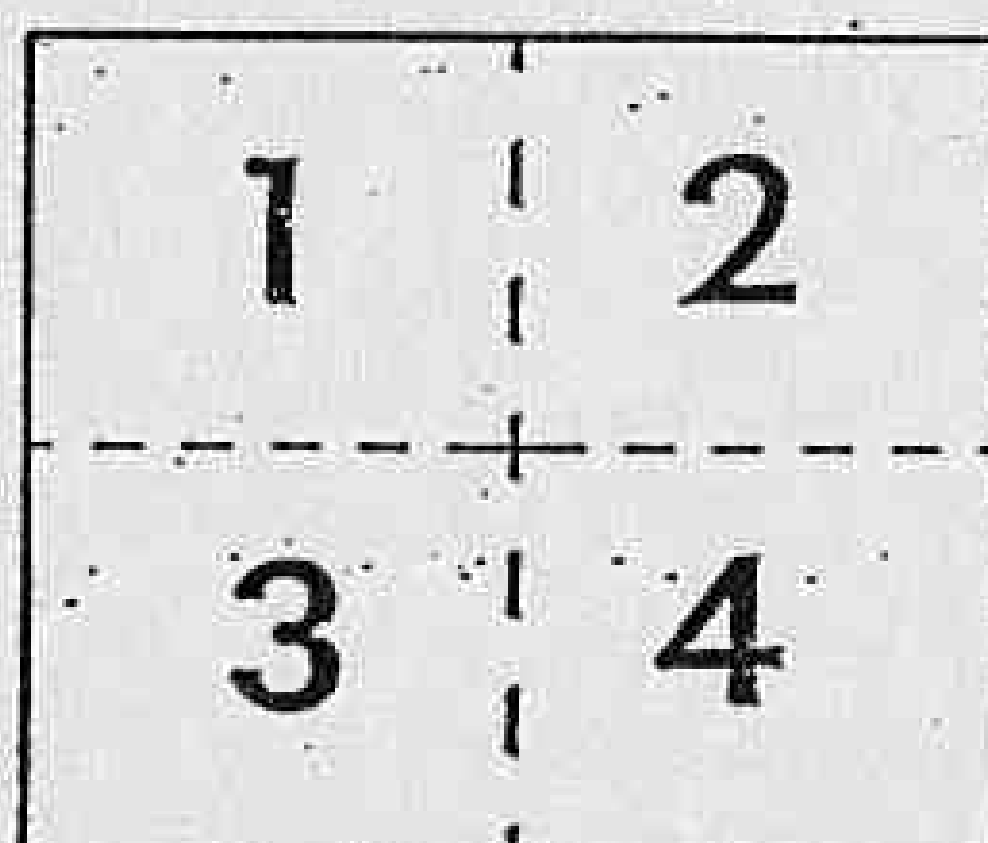
various consents in Italian collaboration. great trust in Italian collaboration. He would provide for an exchange of English and American publications. He contends that according to some information received from a reliable source a production 400,000 civilian aircraft is contemplated in the United States for the year 1946. As France and the Lebanese Republic are proposing to develop civil aviation considerably he is of the opinion that Italy should do the same. It is his wish to help unite the air-minded people of the world including those republicans who continued the fight in good faith. To quote him: "I feel convinced that had republican and Regia Aeronautica pilots met in the air they would have started aerobacies."

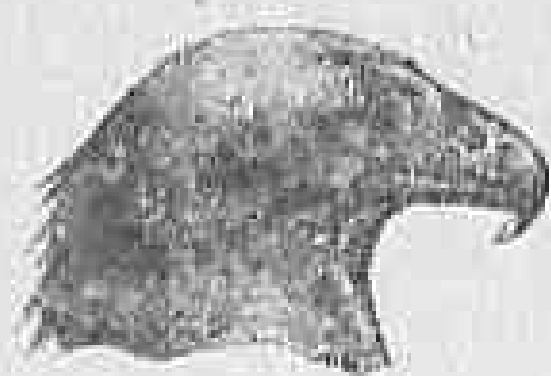
At first the payment for every article would be Lire 300 ^{only} owing to the financial difficulties under which the periodical is initialling publication. ^{As regards} the title of the weekly is in reply to a question from ^{Mr.} Quasso stated there could be no friction with the Editor of the Corriere d'Informazione" who is quite aware of the name of the new magazine and approves the initiative.

He maintains that what he needs now is the support from the Aeronautica and fears that his initiative might be handicapped by the fact that he was a pilot in the Republican Air Force. He states that he has called at 1st ZAT HQ and contacted Capt. Ferrero officer i/c office for the Fallen and Missing discussing with him the possibility of including in the new periodical a column dedicated to the families of the Fallen and Missing as to nautica so as to give them the means to learn the details as to how they came to lose their dear ones and for eventual enquiries. Finally he declares that he has secured the collaboration of an expert for the arrangement in pages, a certain Mr. Raggi (Ing. Biffi has later informed me that this Raggi was also a Republican). I enclose a copy of the programme. The cover will show an eagle's head in red, all the writing will be in black on a white background.

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

SEE DIAGRAMS BELOW.





Corriere degli Aviatori

PERIODICO DEGLI AVIATORI

ANNO I - N. 1 - L. 13

MILANO, 5 GENNAIO 1946

NON LASCIAMOCI MORIRE!

In un momento come l'attuale, mentre tutte le attività della nazione risentono dello sbandamento generale o muovono i primi volenterosi ma stentati passi sul cammino della rinascita, parlare di una ripresa aeronautica richiede una buona dose di coraggio.

Ma, dato che questa è forse la sola dote che agli aviatori non fa difetto, noi affrontiamo questo argomento senza preoccuparci delle probabili alate di spalle, sicuri del fatto nostro, sicuri dell'utilità che può avere, anche in un momento come questo, una battaglia combattuta onestamente e con senso realistico in favore dell'aviazione italiana.

Con senso realistico, abbiamo detto. E insistiamo sulla frase perchè ci teniamo a non essere presi per degli acchiappanuvole, dei sognatori o degli incoscienti. Ma questo senso realistico, facendoci vedere la situazione del nostro paese in tutta la sua gravità e non impedendoci di ricordare che buona parte dei superstiti aviatori italiani lotta oggi per vivere, non deve chiudere il nostro animo ad ogni luce ideale. Un'Idea, uno Scopo, una Meta che siano al di sopra dell'esistenza materiale, possono aiutarci a superare proprio quelle

difficoltà materiali nelle quali tutti ci dibattiamo.

Inutile dire che, parlando oggi di aviazione, è indispensabile premettere che non si parla di aviazione militare. La sorte di questa, ci piaccia o non ci piaccia, è nelle caute mani degli Alleati e la possibilità di una ripresa è legata al grosso gioco politico internazionale nel quale non ci è consentito di immischiarci. A un dato momento, con la firma del trattato di pace, ci verranno dettate le condizioni riguardanti il futuro dell'Arma Aeronautica italiana. In attesa di questo futuro, sarà molto se gli elementi responsabili riusciranno a mantenere in efficienza quel poco di attrezzatura che la guerra ha risparmiato e sarà moltissimo se questi elementi riusciranno ad evitare che influenze politiche, portando un giacobinismo di bassa lega in un ambiente che si affermò per lo spirito di solidarietà che lo distingueva, non distruggeranno, con provvedimenti demagogici, la base di questa solidarietà. La presenza in alto loco di valorosi combattenti ci autorizza ad avere fiducia in questo senso, anche se in altissimo loco sono stati posti uomini che si intendono d'aeronautica non più

di quanto gli aviatori si intendono di politica.

Ma se per l'aviazione militare siamo nelle mani di Dio, non si può dire altrettanto per l'aviazione civile. E' chiaro che per istituire delle linee aeree intercontinentali bisognerebbe lo stesso fare i conti con gli anglo-americani che stanno già tentando da tempo di assicurarsi il monopolio in questo campo attraverso una lotta che la conferenza di Chicago non riuscì che a rincrudire. Ma non crediamo di essere ottimisti se pensiamo che, almeno per quanto riguarda le linee interne e la possibilità di qualche collegamento diretto con i paesi europei, gli anglo-americani ci lasceranno fare. Così come c'è da augurarsi che ci lasceranno fare nel campo del turismo aereo e del volo a vela.

Ora, se si fosse trattato soltanto di combattere in favore dell'aeromodellismo, del turismo aereo e del volo a vela, noi stessi avremmo capito che non era il caso di appendere il nostro giornale alle edicole in mezzo a tutti gli altri. Ma data l'eccezionale importanza che l'aviazione civile potrebbe avere nella fase di ricostruzione del nostro paese in un periodo in cui i collegamenti sono piuttosto malandati e dato lo sviluppo che il traffico aereo è destinato ad avere in avvenire, riteniamo sia nell'interesse di tutti gli aviatori e di tutti coloro che in un modo o nell'altro si sono interessati di aviazione, non abbandonarsi alla mentalità rinunciataria ed abulica del « siamo a terra » e tentare in tutti i modi di tirarci

nici ed esser
vissuti gli
debba conti
c'è più ne
bra possibi
glesi dimos
ad un qua
da una del
debba con
« siamo a
più utile r
stri sforzi
mettersi al
e con serie
volenti o d
droni di fo
mo più o
siamo sotto
meno di di
siamo cap
Finchè i p
portanti p
posti alla
nautica il
l'epurazion
ver presta
truppa d'u
cana, sarò
ci prendan
mo quindi
la realtà,
fesserie e
Esiste anc
nerale Av
co Aereo?
chi di fare
pagnie d
non si lim
sonale, m
mi, convo
bia l'espe
superare
mostri in
esistenza!
che ment
zionalizza
gazione A
ca fa l'im

400.000 AEROPLANI?

Carriere dell'aria

PERIODICO DEGLI AVIATORI

MILANO, 5 GENNAIO 1946

SPED. IN ABB. POST. (GR. II)

IRE!

elle quali

lando og-

spensabile

si parla di

a sorte di

on ci piac-

degli Al-

di una ri-

osso gioco

e nel qua-

o di immi-

momento,

tato di pa-

te le con-

il futuro

italiana.

uturo, sarà

responsa-

ntenere in

di attrezza-

risparmiat-

se questi

ad evitare

ne, portan-

di bassa le-

ne si affer-

solidarietà

on distrug-

amenti de-

questa soli-

in alto loco

ati ci auto-

a in questo

ssimo loco

ni che si in-

ca non più

NI?

di quanto gli aviatori si intendono di politica.

Ma se per l'aviazione militare siamo nelle mani di Dio, non si può dire altrettanto per l'aviazione civile. E' chiaro che per istituire delle linee aeree intercontinentali bisognerebbe lo stesso fare i conti con gli anglo-americani che stanno già tentando da tempo di assicurarsi il monopolio in questo campo attraverso una lotta che la conferenza di Chicago non riuscì che a rincrudire. Ma non crediamo di essere ottimisti se pensiamo che, almeno per quanto riguarda le linee interne e la possibilità di qualche collegamento diretto con i paesi europei, gli anglo-americani ci lasceranno fare. Così come c'è da augurarsi che ci lasceranno fare nel campo del turismo aereo e del volo a vela.

Ora, se si fosse trattato soltanto di combattere in favore dell'aeromodellismo, del turismo aereo e del volo a vela, noi stessi avremmo capito che non era il caso di appendere il nostro giornale alle edicole in mezzo a tutti gli altri. Ma data l'eccezionale importanza che l'aviazione civile potrebbe avere nella fase di ricostruzione del nostro paese in un periodo in cui i collegamenti sono piuttosto malandati e dato lo sviluppo che il traffico aereo è destinato ad avere in avvenire, riteniamo sia nell'interesse di tutti gli aviatori e di tutti coloro che in un modo o nell'altro si sono interessati di aviazione, non abbandonarsi alla mentalità rinunciataria ed abulica del « siamo a terra » e tentare in tutti i modi di tirarci

nici ed essendo in parte sopravvissuti gli stessi piloti — noi si debba continuare a dire che non c'è più niente da fare? Vi sembra possibile che mentre gli inglesi dimostrano di interessarsi ad un quadrimotore realizzato da una delle nostre case, noi si debba continuare a dire che « siamo a terra? » Non sarebbe più utile riscuotersi, unire i nostri sforzi, vincere l'apatia e mettersi al lavoro con serenità e con serietà? Dal momento che, volenti o dolenti, non siamo padroni di fare quel che riteniamo più opportuno, in quanto siamo sotto tutela, cerchiamo almeno di dimostrare ai tutori che siamo capaci di fare qualcosa! Finché i provvedimenti più importanti presi dagli organi preposti alla tutela della vita aeronautica italiana riguarderanno l'epurazione di un aviere reo d'aver prestato servizio alla cucina truppa d'una caserma repubblicana, sarà difficile che i tutori ci prendano sul serio. Cominciamo quindi a guardare in faccia la realtà, a lasciar perdere le fesserie e mettiamoci a lavorare. Esiste ancora una Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo? Se esiste ancora cerchi di fare in modo che le Compagnie di Navigazione Aerea non si limitino a liquidare il personale, ma stenda dei programmi, convochi della gente che abbia l'esperienza e la capacità per superare il punto morto, ci dimostri in qualche modo la sua esistenza! Non è ammissibile che mentre in Inghilterra si nazionalizzano le Società di Navigazione Aerea, mentre l'America fa l'impossibile per affittare



Il naturale interesse che viene destato in noi da tutto quanto ha carattere ariatorio ci ha portato, qualche tempo fa, a spendere le non poche lire necessarie per entrare in un cinematografo dove si proiettava un documentario aeronautico inglese riguardante la lotta per la difesa dell'Inghilterra.

Il documentario, come del resto ci aspettavamo, era ricco e interessante. Tanto più vivo e tanto più interessante per noi che, sin pure in altre condizioni e con inferiore successo, fummo impegnati, proprio come gli inglesi, nella strenua difesa del cielo del nostro paese, quando questo veniva attaccato da quelli che erano allora i nostri avversari.

A distanza di tempo e dopo tutto quanto è avvenuto non c'era in noi preconcetto alcuno; anzi c'era nel nostro animo di racciatori una naturale predisposizione ad ammirare le più scene di una battaglia che gli aviatori inglesi combatterono con eroismo, riuscendo a prezzo di gravi sacrifici a salvare il loro paese nella fase più difficile della guerra. E questa nostra predisposizione era favorita anche dalla conoscenza della serietà e dell'abilità che gli inglesi mettono nella propaganda in genere e in quella di guerra in particolare.

Potete dunque comprendere con facilità quale sia stata la nostra meraviglia quando, tra una scena e l'altra, il nostro occhio — che per forza di cose è diventato acromanticamente clinico — fu colpito dalla visione di apparecchi che precipitavano tra gli applausi della folla ignara che, aiutata dal parlato, riteneva trattarsi di apparecchi tedeschi, mentre quegli apparecchi altro non erano che autentici e inconfondibili « Spitfire ».

Siamo d'accordo sulla vecchia storia che, quando si vuol ottenere un determinato effetto, non bisogna starli a guardare tanto per il sottile e potremo anche essere d'accordo sul fatto che l'aver incluso qualche decina di metri di pellicola tedesca in un documentario inglese non può provocare il furorondo, dato che tanto il pubblico non capisce niente e, inglesi o tedeschi, applaude lo stesso.

Ma non bisogna dimenticare che tra il pubblico, magari scomodamente seduto nelle sconquorate sedie degli

2567

1974

nell'interesse di tutti gli aviatori e di tutti coloro che in un modo o nell'altro si sono interessati di aviazione, non abbandonarsi alla mentalità rinunciataria ed abulica del « siamo a terra » e tentare in tutti i modi di tirarci su.

Siamo d'accordo sul fatto che non vi sarà possibilità di competere nel campo della produzione quantitativa con le grandi potenze industriali; ma non è detto che in un paese che prima della guerra era riuscito a produrre macchine che tutte le aviazioni gli invidiavano e uomini che per abilità non erano secondi a nessuno, non vi sia possibilità di competere con i « grandi » almeno nel campo qualitativo. L'abitudine al masochismo autodemolitore e le indubbe pecche della nostra industria aeronautica capace di competere con i tipi similari altrui. Ma, se nel campo dei plurimotori in genere noi siamo stati un po' superati pur avendo un apparecchio di linea che nel '42 collegò Roma con Tokio e tornò indietro, è opportuno non dimenticare che per quanto riguarda gli apparecchi da caccia la nostra industria aeronautica, nonostante le pecche cui s'è fatto cenno e l'irrimediabile inferiorità di attrezzatura e di materie prime, riuscì a metter fuori delle macchine di prim'ordine. E questo non lo dicono i progettisti, ma lo dicono proprio i nostri piloti che, dopo esser passati per un complesso di ragioni a tutti note da macchine italiane a macchine tedesche, inglesi e americane, hanno finito per concludere che non avevamo gran che da invidiare a nessuno, specie dopo l'entrata in linea dei « Macchi 205 ».

Ora, vi sembra possibile che esistendo ora gli stessi tec-

superare il punto morto, ci dimostri in qualche modo la sua esistenza! Non è ammissibile che mentre in Inghilterra si nazionalizzano le Società di Navigazione Aerea, mentre l'America fa l'impossibile per affittare per la durata di un secolo basi aeree in tutto il mondo, mentre la Svizzera presenta programmi che prevedono collegamenti diretti con il Sud America e l'Estremo Oriente, non è possibile che da noi si voglia continuare a dormire.

Le difficoltà che si oppongono a una nostra ripresa sono certamente grandi e complesse. Ma è appunto guardando a queste difficoltà che il nostro giornale lancia a tutti gli aviatori un grido: Non lasciamoci morire!

Dino Quasso

determinato effetto, non bisogna star lì a guardare tanto per il sottile e potremo anche essere d'accordo sul fatto che l'aver incluso qualche decina di metri di pellicola tedesca in un documentario inglese non può provocare il fuimondo, dato che tanto il pubblico non capisce niente e, inglesi o tedeschi, applaude lo stesso.

Ma non bisogna dimenticare che tra il pubblico, magari scomodamente seduto nelle sgangherate sedie degli ultimi posti, può sempre esserci qualche aviatore che, senza averne nessun merito, ha finito per acquistare una certa praticabilità in materia e, se si vede davanti agli occhi uno « Spitfire » che precipita in candela, rimane un po' sorpreso di sentirsi gridare attraverso una macchina sonora che si tratta di un « Gustav ». Tanto più sorpreso in quanto in Italia la propaganda inglese era sempre stata molto, diremmo quasi troppo apprezzata!

Andiamo, amici del Centro Fotocinematografico della R.A.F., queste cose lasciatele fare a chi è meno abile di voi! Se ne ca a finire che, per convincere chi non se ne intende, finite per lasciare incerti i soli che dovreste tentare di convincere: quelli che se ne intendono.

DALL'AMERICA ALL'EUROPA in 10 ore

Non c'è dubbio che il mondo si trova sulla soglia di un'era che sarà battezzata l'Era dell'Aria. Apparecchi che un giorno saranno considerati piccoli, stanno già sorvolando oceani, montagne, giungle e deserti in ogni parte del mondo. Ed è facile prevedere che con i nuovi grandi apparecchi che si avranno, con l'enorme riserva di piloti, di equipaggi e di personale specializzato che si è venuta costituendo in questi anni, con i campi di aviazione sparsi in tutto il mondo, ogni paese sarà legato, mediante un rapido servizio per posta e passeggeri con i più lontani angoli della terra.

Secondo Juan T. Trippe, presidente della Pan American Airways System, tra pochi anni gli apparecchi da trasporto avranno una capienza di 150 passeggeri al posto dei 24 che portavano nell'anteguerra; avranno motori per una potenza complessiva di 12.000 cavalli, invece che di 6.000; voleranno a un'altezza di 7.500 metri, invece che a 2.800 ed avranno una velocità di crociera di 450 chilometri all'ora, anziché di 250. Le tariffe, viceversa, saranno ridotte alla metà.

Questi nuovi apparecchi saranno in grado nel 1948 di sorvolare l'Atlantico in 10 ore. E dalla costa del Pacifico raggiungeranno l'Australia e l'Oriente in 23 ore, mentre il « China Clipper », prima che il volo di notte

fosse reso possibile e sicuro su tali percorsi, s'impiegava sette giorni.

La nuova produzione che, peraltro, richiederà ancora qualche anno, si avvantaggerà del progresso tecnico senza precedenti, assunto dalla guerra. All'iniziativa privata delle industrie, si sono aggiunti enormi contributi di fondi pubblici che hanno permesso a scienziati e tecnici di svolgere in pochi anni prove ed esperimenti che in condizioni normali avrebbero richiesto dei decenni. I motori d'aeroplano, per esempio, sono passati ad una potenza di 1.200 cavalli a quella di 2.000 e più, con grande aumento di velocità e autonomia.

E' probabile che particolare sviluppo sarà dato ad apparecchi destinati al trasporto esclusivo di merci e di posta. Tali apparecchi non richiedendo il lusso e le comodità necessarie per un servizio passeggeri, permetterebbero di realizzare notevoli economie nella costruzione e nel funzionamento. Ancora maggiori possibilità di velocità, di autonomia e di economia di funzionamento, potrà acquistare l'aviazione civile di domani se i tecnici riusciranno a dare applicazioni commerciali ai nuovi e rivoluzionari ritrovati, quali, ad esempio la propulsione a razzo.

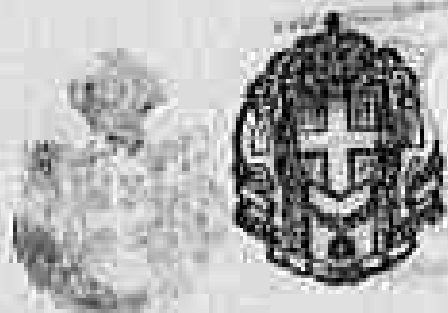
Russel Porter

From - Giemate del Popolo 28/2/46.

For the future of the city of Bergamo, and in the agricultural and economic interest of the province it is suggested that the airport of "ORIO AL SERIO" at Bergamo be done away with.

It is said to be a very subsidiary airfield hardly ever used and at present completely abandoned. It has now been anything other than a satellite of Milan. It constitutes a great obstacle to the agricultural and industrial development of the city.

2566



STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA
SECRETARIA
UFFICIO "I"

UI/...../2
 Prot. N. Allegati

Roma,

16 MAR 1946

I 113

19

A

7A

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

= R O M A =

Risposta al foglio del

Div.

Sez.

N.

OGGETTO: Il piano regolatore di Bergamo dal punto di vista
 agricolo (Aeroporto di Orio al Serio).-

Si trasmette copia di un articolo
 stralciato dal "IL GIORNALE DEL POPOLO"
 di Bergamo in data 28 febbraio 1946.

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

[Handwritten signature]

2565

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

DA "IL GIORNALE DEL POPOLO" del 28 Febbraio 1946

IL PIANO REGOLATORE DI BERGAMO - dal punto di vista agricolo.-

Il Municipio di Bergamo nel comunicare, a mezzo della stampa locale, che il progetto di massima del piano regolatore della città è attualmente all'esame di un apposita commissione, con spirito genuinamente democratico chiede in proposito la collaborazione di quei cittadini che, ritengono di dare utili suggerimenti od esprimere comunque le loro vedute particolari in ordine ai problemi in esame.

Orbene fra questi ve n'è uno che, pur essendo connesso agli altri, interessa in modo particolare l'agricoltura, ed è insieme di capitale importanza per l'avvenire di Bergamo.

Si tratta dell'Aeroporto di Orio al Serio.

Nel comunicato Municipale si pone esplicitamente il quesito se sia auspicabile o no che esso venga conservato in previsione di quello che potrà essere lo sviluppo della città.

Per rispondere decisamente a tale quesito - i cui termini non abbracciano peraltro compiutamente la complessità del problema, perchè ve' anche l'interesse agricolo della Provincia da tener presente - basta qualche cenno sommario circa l'ubicazione dell'aeroporto e la superficie che questo direttamente o indirettamente viene a sottrarre, in tutto o in parte, alla libera attività agricola, industriale, edilizia.

Forse non tutti sanno che l'aeroporto comprende nel suo perimetro una zona terriera di oltre 4000 pertiche bergamasche che interessa i Comuni di Orio al Serio (ridotto ormai al solo centro abitato) Azzano, Zanica, Grassobbio, Seriate e Bergamo, dal cui centro urbano dista meno di tre chilometri.

Ma molti certamente ignorano che a partire dal limite perimetrale dell'aeroporto grava una servitù aeronautica graduale su una vasta zona circostante che grosso modo può delimitarsi, a sud di Bergamo, con una linea che partendo da Gerle passa per il Maniconio e raggiunge la industriale località Maglio.

Questa servitù (imposta in virtù dell'art. 4 della legge ²⁵⁶⁴ dicembre 1942 n. 1849) con manifesto del 24 luglio 1943 dell'Amministrazione Aeronautica) importa restrizioni inversamente decrescenti alla distanza dell'aeroporto.

Dall'obbligo di tener sgombra la zona circostante da qualsiasi opera di sopraelevazione e di escavazione (ammettendosi soltanto la coltura erbacea e similare), gradualmente lo onere contempla gli ostacoli visibili di qualsiasi genere, comprese le costruzioni delle linee elettriche, telefoniche e telegrafiche, fino a limitarsi, in ultimo, alle sole costruzioni degli ostacoli visibili e insidiosi.

...../

- 2 -

E però, anche se queste restrizioni possono essere per singoli casi attenuate da parte dell'amministrazione aeronautica con speciali autorizzazioni, che implicano tuttavia una non breve procedura, e ammesso anche che in avvenire potessero, in generale essere ridotte, non v'è chi non veda che esse costituiscono e costituirebbero pur sempre o un insormontabile ostacolo o un impaccio grave allo sviluppo della città verso una vastissima zona che si presenta, anche all'occhio inesperto, come la più propizia allo svolgimento dell'attività agricola, industriale ed edilizia.

Già, in vero nel comunicato municipale si dice che l'ubicazione dell'attuale stazione ferroviaria impedisce lo sviluppo della città verso sud. Orbene anche la impostazione di questo importante problema appare prima facile immediatamente legato a quello dell'aeroporto la cui esistenza non può di certo facilitarne la soluzione. E ciò senza contare il danno veramente grave che l'esistenza dell'aeroporto cagiona all'agricoltura a cui ha sottratto totalmente oltre 4000 p.b. di terreni irrigui e fra i migliori della provincia, posti si può dire, alle porte della città, e quindi, anche per la loro ubicazione, tali da poter essere agevolmente valorizzati ai fini della coltura ortofrutticola e dell'industrializzazione agricola alla quale, come è facile prevedere, si dovrà principalmente rivolgere la nostra economia se vorrà non solo sopravvivere ma neanche prosperare.

Del resto è ben noto a tutti che lo sviluppo di una città è il prodotto causale di tutta la sua complessa vita economica, la quale è inter dipendente in ogni sua manifestazione. E se il centro pulsante dell'economia è la città le sue radici si estendono in una zona circostante ben vasta da cui traggono il loro alimento vitale. Basta reciderne o depauperarne una perchè tutte le altre ne vengano a soffrire con la conseguenza di anemizzare la vita economica, e quindi lo sviluppo del ventro.

L'aeroporto di Orio rappresenta, ormai, anch'esso un anacronistico, ingombrante retaggio della mania di grandezza del fascismo. Esso fu costruito nel 1931 senza badare, secondo il costume dell'epoca, nè alla spesa per l'erario, nè ai danni per l'agricoltura della Provincia (pur tanto bisognosa di prodotti alimentari) per scopi prettamente militari su cui è sperabile che dopo tanta dolorosa esperienza, non vi sia più alcun italiano che abbia la nostalgia di insistere.

Oggi l'aeroporto di Orio è di danno certo, e più lo sarebbe domani per la città e per la provincia senza essere di alcun beneficio nell'una né all'altra. Infatti, esso è ora ridotto in stato di completo abbandono.

Ogni tanto a lunghi periodi, specie nell'epoca della nebbia, malinconicamente atterra o decolla qualche apparecchio civile che per cause meteorologiche, o per altre cause eccezionali non proseguire verso il nord o verso il sud. Si dice infatti che il suo non brillante ruolo sarebbe quello d'essere ridotto a campo sussidiario dell'aerodromo di Milano (compiuto questo ben modesto che potrebbe invero essere svolto dal Campo di Ponte S. Pietro). Il che verrebbe a dire l'essere insieme una "misera" e un "lusso". E il danno derivante da questa molto costosa e poco utile istituzione, dovrebbe naturalmente continuarsene sopportarlo Bergamo e Provincia

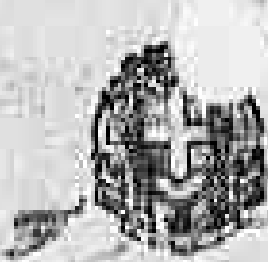
....//

- 3 -

Ma vivaddio di miseria ce n'è già abbastanza e di "lussi non pare
sia il caso di parlarne neppure.

E' auspicabile, quindi, che - con la fine dell'imperialismo e del
rassismo provinciale - torni a valere fra noi il buon senso, il quale
da solo ci potrebbe bastare per liberarci dallo aerodromo di Orio
come di parecchi altri mali dei tanti di cui soffriamo.




STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

UFFICIO "I"

UI/...../Z

Perit. Fl.

Allegati 1

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

= R O M A =

Risposta al foglio del

Div.

Sez.

N

OGGETTO: I contadini di Caselle per la soppressione del=
l'Aeroporto.-

Si trasmette,allegata,copia di notizia
relativa all'argomento in oggetto.-

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

2563

STRALCIO DEL GIORNALE TORINESE "IL POPOLO NUOVO" DEL 28/2/1946

"" Vogliamo i nostri terreni ""

I contadini di Caselle per la soppressione dell'Aeroporto.-

Duecento contadini hanno chiesto, in una manifestazione dinanzi al Municipio, la restituzione dei loro terreni costituenti l'ex aeroporto, espropriati nel 1935 dal governo fascista per costruire il campo di volo. Ultimamente tale terreno era stato affittato agli ex proprietari, costituitesi in consorzio. I contadini chiedono ora che l'affitto si cambi in restituzione definitiva, nessuno pensando ad una ricostruzione dell'aeroporto.



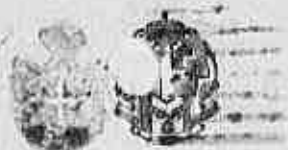
2562

I 1067

21 FEB 1946

Roma,

19 - A



UFFICIO DI STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA

SECRETARIA

UFFICIO "I"

Prot. N.

Allegati

UI/ 80324 /S

Risposta al foglio del

Div.

Sez.

N.

OGGETTO: Trasmissione stralcio giornale.-

Si trasmette in allegato l'unito stralcio giornale tratto dal quotidiano "AVANTI" di Milano del 16 febbraio 1946, dal titolo: "I ragazzi malati di pertosse curati con voli in aeroplano".-

IL CAPO UFFICIO "I"

(Ten. Col. Pilota - F. SANTINI)

2561

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

QUESTA E' NUOVA

I RAGAZZI MALATI DI PERTOSSE CURATI CON VOLI IN AEROPLANO

Una cura sanitaria del tutto moderna e che probabilmente incontrerà il favore dei malati è quella organizzata per i ragazzi milanesi affetti da pertosse. Si apprende infatti che essi verranno curati con voli in aeroplano, un sistema terapeutico che si è dimostrato quanto mai efficace.

La prima zona aerea territoriale è stata infatti autorizzata ad effettuare voli di trasporto in quota per i piccoli malati. I voli avranno luogo all'aeroporto Forlanini, secondo le designazioni dell'Ufficio di Igiene.

Stralcio dal Giornale "AVANTI" di Milano del 16 Febbraio 1946

2560

Translation : Sgt. TAYLOR

From : General Staff
Italian Air Force

To : Air Forces Sub Commission (Attn. Intelligence)
ALLIED COMMISSION, ROME.

Date : 21/2/46

Ref. : UI/503247/S.

NEWSPAPER CUTTINGS

Herewith enclosed is forwarded the copy of an article from the daily newspaper "AVANTI" of Milan, dated 16th. February 1946, and headed : "Boys ill with whooping cough and cured by flights in aircraft".-

(Sgd.) Department Chief
(Lieut. Col. SANTINI F.)

2559

THIS IS A NOVELTYBOYS ILL WITH WHOOPING COUGH CURED BY FLIGHTS IN AIRCRAFT

A very modern sanitary cure, and that will, undoubtedly meet with the approval of the sick, has been instituted for children affected with whooping cough. It has in fact come to our knowledge that the latter will be cured by flights in aircraft, a therapeutic system which ~~is~~ has proved to be more than normally efficient.

The 1st. Z.A.T. has been granted authority to carry out flights at high altitude for the young sick with the above mentioned disease. The flights will take place from Forlanini aerodrome, according to the decisions reached by the Hygiene Departments.

Extract from the newspaper "AVANTI", Milan 16th. February 1946.



UFFICIO DI STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA
SEGRETERIA

UFFICIO "I"

Prot. N. 25555 Allegati 1

Roma, 23 NOV. 1945

I 893

19 - A

ALL' A.F.S.C.

= ROMA =

SEGRETO

Risposta al foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO: 1° Centro Aviatorio Italiano.-

Allegato alla presente si trasmette
copia di un volantino diramato dal 1° Centro
Aviatorio Italiano in Costituzione a Milano. =

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

2557

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

CENTRO AVIATORIO ITALIANO di propaganda - cultura e applicazione aeronautica civile per i GIOVANI D'ITALIA corsi popolari di pilotaggio aeree - Campi scuola in tutte le regioni.-

Direzione MILANO - Via Procaccini 41 - Tel. 94-257

GIOVENTU' ALATA DI DOMANI !

Giovani che vi cullate nel sogno e nell'aspirazione di volare, ecco che si apre a voi la via della sua realizzazione.-

La nostra iniziativa che può apparire ardua ed audace, vi schiude la meta luminosa alla quale tendevate con tutta la vostra passione, con tutto il vostro entusiasmo.-

Abbiamo vissuto anche noi le vostre impazienze, abbiamo come voi teso tutte le nostre volontà nel desiderio di scalare le invisibili vette dello spazio infinito. E quanti ostacoli, quante difficoltà, quanti sacrifici !

Non importa avere atteso, importa essere finalmente giunti !

Sino a ieri il solcare l'azzurro infinito del Cielo era privilegio di pochi eletti, che vi giungevano attraverso abbondanti appoggi e raccomandazioni speciali.-

Oggi noi dobbiamo, vogliamo anzi che ogni giovane animato dalla passione del volo, desideroso di entrare nella flotta civile Aeronautica ed impugnare saldamente i comandi del suo apparecchio, possa entrarvi senza inceppi o ritardi burocratici, senza dover sollecitare raccomandazioni o pietosire coloro che vantassero presso di noi eventuali aderenze.-

Nel n. 243 di "Gazzetta dello Sport" del 13 settembre, Giovanni Canestrini col lume della sua intelligente competenza, ha brevemente inquadrato (illustrandole) quali sono le condizioni del nostro Sport e del nostro Turismo aereo.-

Abbisognano iniziative ardite e coraggiose, bisogna (giustamente dice Canestrini) lottare per rimettere in piedi lo Sport ed il Turismo Aereo per estenderlo, divulgarlo, propagarlo, intensificarlo, diffondere l'uso dell'Aereo per creare su basi nuove e con concetti pratici, un patrimonio aeronautico civile che non solo è necessario per integrare il nostro traffico, ma è altresì indispensabile per renderlo più popolare e più normale di trasporto per tutti.-

Noi del 1° Centro Aviatorio italiano di cultura Aeronautica ci siamo audacemente accinti all'impresa, colla volontà decisa di vincere, per voi giovani, per l'avvenire della nostra gloriosa aviazione.-

Preparatevi ad iscrivervi alle nostre scuole, ai nostri Corsi d'Aeronautica popolare.-

Noi contiamo su di Voi, perchè i Cieli di tutto il mondo ammirino domani issata su innumerevoli Aerei (frutto della nostra creazione e del nostro genio) la Bandiera Italiana vittoriosa, in forza della nostra decisa volontà di RICOSTRUZIONE.-

1° Centro Aviatorio italiano di cultura Aeronautica in costituzione

P.S. - Chiedeteci il Programma-Regolamento; le norme e le condizioni di ammissione, mandandoci la vostra adesione.-

Extract from "Risorgimento Liberale" 26/2/46.

Commencement of Flights for the Cure of Whooping Cough.

Milan, 25th.

At "Forlanini" airport flights have been begun for the cure of children afflicted with whooping cough. The commander of the Z.A.T., General Biffi took part as pilot on the first flight. The patients who go on board in groups of seven at a time, are taken to a height of 3,500 metres and remain at this altitude for a about 20 minutes.

The complete cure, which is carried out on the responsibility of the Air Ministry, consists of 5 flights to be carried out on alternate days.

During the flight the children are looked after by a medical officer.

italiano.

**Inizio dei voli
per la cura della
tosse canina**

MILANO, 25.

Hanno avuto inizio allo aeroporto «Forlanini» i voli ad alta quota per la cura dei bambini affetti da tosse canina. Al volo inaugurato ha partecipato come pilota, il comandante della zona aerea generale Biffi. I pazienti che salgono a bordo a gruppi di sette per volta vengono portati a 3500 metri d'altezza, con permanenza in quota per circa venti minuti.

La cura completa, il cui onere è a carico del Ministero dell'Aeronautica, comprende cinque voli da effettuarsi a giorni alternati. I piccoli sono assistiti durante il volo da un ufficiale medico.

2555



STATO MAGGIORE DELLA AERONAUTICA

SEGRETERIA

UFFICIO "I"

Prot. N. 117506/1916

POSTA MILITARE 3800. //

I 1091
7 FEB. 1916-A1^a A.F.S.C.
Intesection

= ROMA =

Risposta al foglio N.
del

OGGETTO: Trasmissione notizie.-

Si unisce copia di notizie,
pervenute da fonte attendibile.-

K. L. E. 8/2

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

Santini

2554

I 1031

TIRATURA DEI QUOTIDIANI A MILANO

Unità	copie	145.000
Avanti	"	110.000
Corriere Lombardo	"	200.000
Corriere Informazioni	"	350.000
id. Ed. Pomeriggio	"	250.000
Gazzetta dello sport	"	250.000
Popolo	"	90.000
Mila Sera	"	30.000
Italia del Popolo	"	20.000
Italia Libera	"	15/20.000

In generale c'è crisi nei giornali, fatta eccezione per il Corriere Informazioni e Gazzetta dello Sport. Si licenzia personale di redazione. Poca sensibilità politica nella classe giornalistica; poca competenza dei problemi tecnici e politici; timore di polemiche specie da parte dei direttori che temono di compromettere la loro posizione e dai redattori che tengono al posto conquistato.-

8073

Extract from "L'Unità" dated 28/2/46

The "Ras" of Aviation.

Until a few weeks ago, happy survival of the time when the A.C. still had two C's, the Italian Government had final control of a few Italian air lines. But it seems that abuses took place. So the Allied authorities, to whom even the suspicion of the smallest abuse causes the most serious disturbance with nausées and disziiness, assumed control of all the Italian air lines with the double aim of relaxing control of Italian matters even more and of also eliminating the remotest chance of possible abuses. And priorities have been laid down in the most rigorous fashion. An Italian Minister and a British 2nd Lieutenant, priority 1; and Italian consultore and a British corporal, priority 2; and Italian journalist, priority 3 and so forth. (The comparison of corporal and Lieutenant only works out in practice, in theory it does not exist).

In this way things go more smoothly and more regularly, even more so as the Allies, although they have exerted their control, have entrusted the practical side of it to a Ras of aviation who goes under the name of Count Fabricotti ("Conte" is not his baptismal name but a real noble title, s'il vous plait). And Count Fabricotti, in order to make the already severe control even more severe, has adopted a standard rule: for Italians, no matter to what category they belong, the priority is always reduced one grade: priority 2 becomes priority 3, priority 3 becomes priority 4 and when some poor unfortunate has priority 4 he really has to have been born with a silver spoon in his mouth in order to get away at all. If he was not born with a silver spoon he still has the great satisfaction of proceeding to the aerodrome where, from the ground, he can look at the aircraft leaving and watch the trails spreading across the clear sky of this season which has been completely lacking in moisture of any kind.

corporal and lieutenant only works out in practice, does not exist).

In this way things go more smoothly and more regularly, even more so as the Allies, although they have exerted their control, have entrusted the practical side of it to a Ras of aviation who goes under the name of Count Fabriccotti ("Conte" is not his baptismal name but a real noble title, s'il vous plait). And Count Fabriccotti, in order to make the already severe control even more severe, has adopted a standard rule: for Italians, no matter to what category they belong, the priority is always reduced one grade: priority 2 becomes priority 3, priority 3 becomes priority 4 and when some poor unfortunate has priority 4 he really has to have been born with a silver spoon in his mouth in order to get away at all. If he was not born with a silver spoon he still has the great satisfaction of proceeding to the aerodrome where, from the moment he can look at the aircraft leaving and watch the trails of smoke spreading across the clear sky of this season which has been completely lacking in moisture of any kind.

Apart from this aesthetic enjoyment the aspiring traveller is left with a few inspiring thoughts, and two in particular: the first is the loud laughter with which his friends will greet him when he tells them the story of the abolition of Allied control; the second is that the Italy has at last become a democratic country. A truly democratic country in which decisions, against which there is no appeal, taken by Count Fabriccotti, are worth much more than those of the President of the Council of Ministers. In fact, if we think carefully, there is a third thought which is even more consoling and upon which the imagination of the disappointed traveller can rest: what will Italy be like when there are no more Count Fabriccotti's?

L'UNITA'

L'UNITA' - 28/2/46

IL RAS

dell'aviazione

Fino a poche settimane or sono, felice sopravvivenza del tempo nel quale l'A. C. aveva ancora due C., in alcune linee aeree italiane aveva l'alto controllo il governo italiano. Ma pare che succedessero abusi. E allora le autorità alleate, alle quali il semplice sospetto del più piccolo abuso dà disturbi gravissimi con nausea e vertigini, hanno assunto lo alto controllo su tutte le linee aeree italiane, con il duplice scopo di allentare ancora il controllo sulle cose italiane e di eliminare anche la più lontana idea di abusi possibili. E hanno stabilito le precedenze in modo rigoroso. Un ministro italiano e un sottotenente britannico, precedenza numero uno; un consultore italiano e un caporale britannico, precedenza numero due; un giornalista italiano, precedenza numero tre e così via. (L'equiparazione del tenente e del caporale si fa soltanto in pratica, in teoria non esiste).

In questo modo le cose procedono più lince e regolari, tanto più lince e regolari, in quanto le autorità alleate, mentre hanno stabilito il loro controllo, ne hanno praticamente incaricato un ras dell'aviazione che risponde al nome di Conte Fabricotti («Conte» non è il nome di battesimo, ma un vero titolo nobiliare, l'il vous plait). E il conte Fabricotti, per dare ancor maggior rigore al già rigoroso controllo, ha adottato una regola standard: per gli italiani, a qualsiasi specie appartengano, l'ordine di precedenza viene regolarmente scalato di un grado: la precedenza numero due diventa numero tre, quella numero tre diventa numero quattro e quando un diviziato ha la precedenza numero quattro, bisogna veramente che sia nato con la camicia per riuscire a partire. Se non è nato con la camicia, ha però la grande soddisfazione di recarsi all'aerodromo dove, da terra, può contemplare l'aereo che parte ed ammirarne la sagoma che si staglia elegante sul terro cielo di questa stagione priva di qualsiasi traccia di umidità.

Oltre il godimento estetico restano d'altra parte all'aspirante viaggiatore, alcuni consolanti pensieri e particolarmente due: il primo è quello delle risate che faranno gli amici quando egli racconterà la storiella dell'abolizione del controllo alleato; il secondo è che l'Italia è diventata finalmente un paese democratico. Un vero paese democratico nel quale le decisioni senza appello del conte Fabricotti valgono molto di più di quelle della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Anzi, a pensarci bene, c'è un terzo pensiero ancora più consolante intorno al quale si può sfrenare l'immaginazione del viaggiatore fallito: come sarà l'Italia quando non ci saranno più conti Fabricotti.

1994