

ACC

10000/135/744

0/135/744

PRESS ARTICLES, GENERAL
FEB. 1946; FEB. - AUG. 1947

Mem 1.

Director.

Ref. 25A.

This article is correct except that the incidents took place at Centocelle, not Cicampino.

2. The ~~gatty~~ officers concerned are being dealt with and steps are being taken to deal with the airmen.

3. The demands for improved treatment by the airmen had already been satisfactorily met when these incidents took place.

22/8/47.

Sublegat. G/O.

3371

LACK OF CONTRACTS HITS THE AIRCRAFT INDUSTRY

The aircraft industry is rather limited in its development. Production suffers from the abnormal state of the market, whose demands are met by allied military aircraft reconverted for civilian purposes.

Some firms of this branch of industry have devoted a considerable part of their time to carry out these reconversions either for the internal or the international market. But actually, this work is near completion.

The national aircraft industry is anxious to start producing new aircraft technically and economically satisfactory. Obstacles to be surmounted have arisen for two chief factors, namely, unfavourable merging of one aim with another, and the scarcity of the most important materials. Proof that there is a desire for production is shown by the frequent international exhibitions, which offer aircraft firms the possibility of learning new constructions.

The recent Brussels and Milan exhibitions showed interesting models of aircraft, some constructed and some partly constructed. A model of a tourist monoplane, the 'Grifo', 4 engined, single control, 130 HP engine, was presented by the Ambrosini Company. The Macchi sent a 2 seater, 65HP engine tourist monoplane. The initiative is there, but the wheels of construction are not yet turning fast. The Francis - Lombardi Company constructed a two seated tourist monoplane, duel control and 60 HP engine. The Colli Castelli Company has planned a 3 seater tourist monoplane, 80 HP engine and folding wings allowing it to move along a road. It is known as the 'Aerauto'. The Fiat, Breda and Piaggio Companies show a high standard of workmanship in their interesting innovations. The 'Zappala' a 4 engine transport aircraft, constructed by the Breda firm, has been technically successful. The Piaggio firm has planned 3 new types of aircraft, the transport P135, the tourist amphibious P136, and the tourist P137. The model, presented by the S.I.A.I., a 4 passenger tourist monoplane, duel control, 300 HP engine, speed 240 Km/Hr, is interesting.

Great interest has been shown in foreign quarters, but many contracts could not be drawn up because not all the models shown are being constructed, that without a minimum of

tional exhibitions, which offer new constructions.

The recent Brussels and Milan exhibitions showed interesting models of aircraft, some constructed and some partly constructed. A model of a tourist monoplane, the 'Grifo', 4 engined, single control, 130 HP engine, was presented by the Ambrosini Company. The Iacchi sent a 2 seater, 65 HP engine tourist monoplane. The initiative is there, but the wheels of construction are not yet turning fast. The Francis - Lombardi Company constructed a two seated tourist monoplane, dual control and 60 HP engine. The Colli Castelli Company has planned a 3 seater tourist monoplane, 80 HP engine and folding wings allowing it to move along a road. It is known as the 'Aerauto'. The Fiat, Breda and Piaggio Companies show a high standard of workmanship in their interesting innovations. The 'Zappala', a 4 engine transport aircraft, constructed by the Breda Firm, has been technically successful. The Piaggio firm has planned 3 new types of aircraft, the transport P135, the tourist amphibious P136, and the tourist P137. The model, presented by the S.I.A.I., a 4 passenger tourist monoplane, dual control, 300 HP engine, speed 240 Km/Hr, is interesting.

Great interest has been shown in foreign quarters, but many contracts could not be drawn up because not all the models shown are being constructed. On the other hand, the industries state that without a minimum of orders, it will not be economic to construct aircraft in small batches. The Argentine market is particularly interested in Italian aircraft production. Contracts between the Argentine Government and directors of the Fiat, Aeroplano Caproni and other firms have been made.

L'industria aeronautica danneggiata a causa della mancanza d'ordinazioni

MILANO, 26.

L'industria aeronautica esplica tuttora una attività piuttosto limitata. La produzione risente dell'anormale situazione del mercato il quale, a pochi anni di distanza dalla guerra, è in gran parte soddisfatto dagli apparecchi militari alleati successivamente trasformati per usi civili.

Alcune aziende del ramo hanno dedicato una parte ragguardevole della loro attività a tali trasformazioni, sia per conto del mercato interno, sia per ordini del mercato internazionale. Attualmente però questo lavoro di trasformazione è in via di ultimazione.

L'industria aeronautica nazionale si preoccupa di avviare una produzione di nuovi apparecchi tecnicamente ed economicamente soddisfacenti. Gli ostacoli da superare sono costituiti da due fattori principali e cioè la congiuntura poco favorevole e la scarsità delle principali materie prime. Comunque non mancano gli spunti per iniziare la produzione, spunti che sono costituiti dalle frequenti esposizioni internazionali, le quali offrono alle aziende aeronautiche la possibilità di far conoscere le nuove costruzioni.

Le recenti mostre di Bruxelles e di Milano, hanno offerto interessanti modelli di apparecchi, parte dei quali già costruiti e parte in fase di costruzione. Un esemplare di un monoplano da turismo denominato «Grifo» quadriposto, monocomando, motore 130 HP, è stato presentato dalla Società Ambrosini. La Macchi ha presentato un velivolo monoplano da turismo biposto, motore da 65 HP. Numerose sono le iniziative, ma non trovano in genere adeguata rispondenza delle lavorazioni che per ora non sono state ancora intraprese in grande stile. La Società Francis Lombardi ha costruito un monoplano da turismo biposto, doppio comando, motore da 60 HP. La Società Colli-Castelli ha ideato un caratteristico apparecchio denominato «Aerauto», monoplano triposto da turismo, motore da 80 HP e ali ripiegabili per consentirne la circolazione su strada. La Fiat, la Breda, la Piaggio si distinguono per interessanti innovazioni.

Tecnicamente riuscita è apparsa la costruzione del «Zappata 308» della Breda, apparecchio quadrimotore da tra-

sporto. La Piaggio ha progettato tre nuovi tipi di velivoli: il P. 135 da trasporto, il P. 136 anfibia da turismo, il P. 137 da turismo. Interessante è il nuovo modello della S. I. A. I. velivolo monoplano da turismo a doppio comando per 4 passeggeri, motore da 300 HP, velocità 240 km. orari.

Vivo è l'interessamento da parte dell'estero, ma molti affari non hanno potuto essere conclusi perchè non tutti i modelli esposti sono in fase di costruzione. D'altro canto le industrie fanno rilevare che senza un minimo di ordinazioni non riesce economico costruire apparecchi in piccole serie. Particolarmente interessato alla produzione italiana è il mercato argentino. Hanno avuto luogo accordi fra il Governo argentino ed esponenti della Fiat, della «Aeroplani Caproni» e di altre aziende.

"AVANTI"

(23p/47)

26a

An indiscreet question to Italy's No. 2. Aviator.

Is Cingolani ready to fly for a daily bonus of 20 Lire?

As regards the episode of the Centocelle airmen the Demochristian warriors, have spoken of discipline, sense of duty, and that spirit of responsibility which should animate soldiers of every rank. But let us leave the dramatic, ignoring all these beautiful things, all those ugly words and let us use the correct terminology for this episode.

The airmen want to be paid and be able to live. They ask that their careers be developed according to the rules laid down in the proficiency test they passed to become Air Force tradesmen.

If the pilots and Navigators are the gilt of the Air Force, the tradesmen are its backbone. ~~They work~~ Their work is hard, silent and obscure. Prior to an Aircraft taking off and after an Aircraft has landed, it is examined by the tradesmen, who check minutely the engine, service it and keep it in efficient running order. Their diligence and assiduity is well known, and the Italian Air Force has a name in the world because of them and the pilots.

It should be the duty of any government, who can govern, to meet the demands of these men, to perfect and develop our service essential to aviation. With the various deductions made as a result of the war and the peace, whatever the Air Force still holds should be taken care of in the best way possible to form, in these years of Military Surveillance, the nucleus of our future Air arm. This is logical reasoning and by this very fact alien to the mind of the Hon. Cingolani.

The tradesmen are paid from 6000 to 7000 lire per month according to whether they are married or single. This pay includes even the flying compensation which is 3000 lire for pilots and 600 for tradesmen and also the ~~war~~ trade compensation of 300 lire.

This is approximately the same compensation as they received before

the war.

For those who daily risk their lives in flying, 600 lire

339

the proficiency test they passed to become Air Force tradesmen.

If the pilots and Navigators are the gill of the Air Force, the tradesmen are its backbone. ~~There work~~ Their work is hard, silent and obscure. Prior to an Aircraft taking off and after an Aircraft has landed, it is examined by the tradesmen, who check minutely the engine, service it and keep it in efficient running order. Their diligence and assiduity is well known, and the Italian Air Force has a name in the world because of them and the pilots.

It should be the duty of any government, who can govern, to meet the demands of these men, to perfect and develop our service essential to aviation. With the various deductions made as a result of the war and the peace, whatever the Air Force still holds should be taken care of in the best way possible to form, in these years of Military Surveillance, the nucleus of our future Air arm. This is logical reasoning and by this very fact alien to the mind of the Hon. Cingolani.

The tradesmen are paid from 6000 to 7000 lire per month according to whether they are married or single. This pay includes even the flying compensation which is 3000 lire for pilots and 600 for tradesmen and also the ~~WAX~~ trade compensation of 300 lire.

This is approximately the same compensation as they received before the war.

For those who daily risk their lives in flying, 600 lire monthly i.e. 20 lire daily ~~XX~~ is ridiculous and offensive. If an efficient Military organisation with specially selected men is desired, we can not continue systems, which are supposed to be based on economy but are in reality mean and stupid. As regards promotion, the airmen have to wait eight years to become Sergeants, instead of six years as stated in the preliminary examination. Men, who have been Leading Aircraftsmen for over five years, now await promotion to Corporal, which should have come two and a half years after they joined up.

When the Minister of Defence decides to satisfy these demands, order will once again be restored in the Airport but the Hon. Cingolani must remember that when one deals with soldiers, facts, not words, count. Promises are not enough.

Today at seven thirty the camp commandant Col. Dal Monte will speak to his men. We hope that he will not resort to threats or long speeches but that he will support his men for the rebirth of The Air Force.

1389

ritorno alle 20. Curatissima è la vigilanza. Le sacchette da viaggio, le stoviglie e i costumi vengono forniti dall'AN.

E' disposto Cingolani a volare per una indennità di venti lire al giorno?

Bianco rispettivamente le prime e
secondo atlete classificate al Cam-
pionato all'anno 1946.
Avalle Mirella.
Anna M.

del
ray
l'A
et
le
S
gar
bli
nif
con
chu
lor
bli

D
fest.
gier
guer
zion
and
dir
rime
polo
colle
inve
am
ed
vi
spos

At the
set-
tion
re-
aff-
ing
con-

direct
thor
cus
gli
nph

ALL
of
ANY
or
CON
TE

Act
Act

Act
Act

Oggi alle 7 e mezzo il comandante del campo col. Da Monte, parlato ai suoi soldati. Noi ci auguriamo che non ricorra né a minacce né a luoghi comuni, ma dica ai suoi avieri che è con loro, per la rinascita della nostra aeronautica.

Costituzione di Giunte

AVANTI.

22nd August 1947. 25A

THE AIRCRAFT OF SCILBA DOES NOT TAKE OFF OWING TO THE OPPOSITION
OF THE PILOTS.

(Centobelli)

The Airmen of Ciampino demonstrating against inadequate pay occupy the runway.

The officers' - backing the airmen - are punished by the weeping commandant.

The Hon. Cingolani - Minister of Defence - hurriedly left the Council of Ministers, which met at the Viminale yesterday. Were the Turks about to land at Anzio?

It was in fact the prestige of the Christian Democrat Party which was in danger. The tradesmen of the I.A.F. i.e. engineers and wireless operators, who have to fly, have been in a state of agitation for several days owing to their unjust economic treatment, mentioned more than once in Avanti. These airmen served for eight years, whilst, according to the calling up rules, they should have been made N.C.O.'s after six years service. Their pay, moreover, is very low. A single man receives 6000 lire monthly and a married man 7000.

After the question was brought before the competent Ministers with negative results, the airmen stopped work on the airport yesterday, declaring that they would not fly until their rights had been recognised.

3368

probably because of some important departure,

It was in fact the prestige of the Christian Democracy party which was in danger. The tradesmen of the I.A.F. i.e. engineers and wireless operators, who have to fly, have been in a state of agitation for several days owing to their unjust economic treatment, mentioned more than once in Avanti. These airmen served for eight years, whilst, according to the calling up rules, they should have been made N.C.O.'s after six years service. Their pay, moreover, is very low. A single man receives 6000 lire monthly and a married man 7000.

After the question was brought before the competent Ministers with negative results, the airmen stopped work on the airport yesterday, declaring that they would not fly until their rights had been recognised.

Yesterday, probably because of some important departures, Ciampino airport was picketed by patrols of Carabinieri who prevented the airmen from communication with other soldiers. Meanwhile, a Savoia Marchetti aircraft - used by the Minister of the Interior - was ready for transporting a person of this department to Milan. When the time for take off came, the three officers, composing the crew, refused to climb on board, declaring that they fully supported the airmen, who were strung across the runway thus physically impeding the departure of the Aircraft. It is to be noted also that the wages of Officer pilots are not really enough to induce them to pilot Ministers.

In any case, not to deviate from the usual Army ruling, the three officers were immediately arrested and ordered to appear in front of the Military Tribune by the Station Commandant

who was afterwards seen in distraught and tearful conference in front of the Ministry of the Interior who expressed - in the name of the Hon. Scelba - the opinion that everything must return to normal, with severe punishment of the airman. The military prestige of the Christian Democrat party is sacred.

L'AEREO DI SCELBA NON DECOLLA PERCHE' I PILOTI SI OPPONGONO

Gli avieri di Ciampino, in agitazione per la cattiva paga, occupano la linea di volo - Gli ufficiali, solidali con i soldati, puniti dal piagnucoloso comandante

Dal Consiglio dei Ministri riunito ieri al Vittoriale si è allontanato correndo l'on. Cingolani, Ministro della Difesa. I Turchi erano per sbarcare ad Anzio?

Era invece in pericolo il prestigio guerriero della Democrazia Cristiana. Gli avieri specializzati, cioè motoristi e marconisti, con obbligo di volo, sono in agitazione da alcuni giorni a causa dell'ingiusto trattamento economico, come l'«Avanti!» ha più volte pubblicato. Questi avieri hanno otto anni di servizio mentre in base al bando di chiamata alle armi avrebbero avuto diritto al grado di sottufficiale dopo 6 anni di servizio. Le paghe, peraltro, sono bassissime. Infatti gli scapoli ricevono 6.000 lire al mese e gli ammogliati 7.000.

Dopo che invano la questione era stata sottoposta ai Ministri competenti, l'altro ieri gli avieri si astenevano dal lavoro in aeroporto dichiarando che non avrebbero volato a nessun costo fin tanto che i loro diritti non fossero stati riconosciuti.

Ieri, in vista forse di qualche importante partenza dall'aeroporto, il campo di Ciampino veniva piantonato da forti nuclei di carabinieri i quali impedivano agli avieri di comunicare con altri militari. Intanto un «Savola Marchetti» era pronto a disposizione del Ministro dell'Interno, per il trasporto a Milano di una personalità di quel ministero. Ma al momento della partenza i tre ufficiali che dovevano comporre l'equipaggio si rifiutavano di salire a bordo

di dichiarando di essere solidali con gli avieri. I quali, da parte loro, si schieravano lungo la linea di volo impedendo così materialmente la partenza a qualsiasi apparecchio. E da rilevare che anche gli stipendi degli ufficiali piloti non sono tali da invogliare troppi a trasportare i Ministri per le vie dell'aria.

Ad ogni modo, per non smentire menomamente la regola della «nala» i tre ufficiali venivano immediatamente mossi agli arresti e denunciati al Tribunale Militare del Comando del Canopo. Il quale è stato poi visto lo steggiamento costernato e piagnucoloso davanti alla personalità del Ministero degli Interni che a nome dell'on. Scelba esprimeva il parere che ogni cosa dovrà tornare al suo posto con la severa punizione degli avieri. Il prestigio militare della D. C. è sacro.

AZIONE DI ROMA

L'UNITA - 21.8.47

24A

THE GOVERNMENT LISTENS TO THE VOICE OF OUR AIRMEN

The soldiers of Centocelle and Guidonia in a lively protest.

Yesterday morning the soldiers and tradesmen of the Italian Air Force stationed at the Centocelle and the Guidonia airports went on strike.

This serious decision was taken following the indifference of the government to the previous situation, resulting from the bad economic and moral treatment meted out to these dependants of the I.A.F.

It is already some time that the airmen have been urging their immediate superiors to contact the Central Directorate of the I.A.F. for a financial and judicial plan confirming to the present day situation. But these requests were always met with promises which were never kept by the authorities.

The present position of these airmen - after 8 years service - consists of a monthly wage of 6.000 lire for single and 7.000 lire for married personnel.

It is absolutely inconceivable that the government continues to forget our airmen in this way, forcing them to descend to serious negotiations. Those who serve the nation must be heeded. It is not possible to create a democratic ~~air force~~ ^{air force}, if minimum financial security is not afforded personnel of the Armed Forces.

Opponent

3366

20th August 1947.

AVANTI.

*COSI.....O.....COSI?

It was not true that during Ferragosto the Government was resting and bathing, as the Hon. Giannini said yesterday. The Government was, in fact, working and even making use of modern means of transport such as the aeroplane which allows saving of time and a certain amount of secrecy. But it is difficult not to guess the source of that little red poster bill (apparently of a clandestine nature) entitled "Cosi O Cosi" which was dropped from a fast military aircraft over Castelgandolfo on August 15th.

Probably from a can
The bill tries to deceive the workers, addressing them as "comrades."

But the comrades do not fall for this especially as the bill quickly speaks of "a Government of honest and intelligent men" which "works". Therefore "the free peoples of the world" should have confidence in De Gasperi's Government. It is an old story. The free peoples of De Gasperi are the Argentine population, the Greeks of Tsaldaris and the citizens of the S.C.V. The Italians are excluded.

But the Italians have the liberty of asking the Honorable Cingolani, Minister of Defence, this question. Who authorises you, Signor Avvocato (lawyer), to divert state aircraft for the use of its Government, that is, of your party? Can you remember once and for all Signor Avvocato to respect collective property and to behave correctly, or do you want to cut the same figure before the Constituent Assembly and the Country as your colleague Gonella?

Cosi O Cosi ?

Questura. UNITA - ST. 17.
Mancate.

from a fast military aircraft over Castelgandolfo on August 15th.

The bill tries to deceive the workers, addressing them as "comrades." But the comrades do not fall for this especially as the bill quickly speaks of "a Government of honest and intelligent men" which "works." Therefore "the free peoples of the world" should have confidence in De Gasperi's Government. It is an old story. The free peoples of De Gasperi are the Argentine population, the Greeks of Tsaldaris and the citizens of the S.C.V. The Italians are excluded.

But the Italians have the liberty of asking the Honorable Cingolani, Minister of Defence, this question. Who authorises you, Signor Avvocato (lawyer), to divert state aircraft for the use of its Government, that is, of your party? Can you remember once and for all Signor Avvocato to respect collective property and to behave correctly, or do you want to cut the same figure before the Constituent Assembly and the Country as your colleague Gonella? Così O Cesì?

I like this ... or like that.

la Questura. **L'UNITÀ** - 27. 47. mancare.

IL GOVERNO ASCOLTI LA VOCE DEI NOSTRI SOLDATI

Viva agitazione tra i militari degli aeroporti di Centocelle e Guidonia

Ieri i militari e graduati specializzati dell'Aeronautica in servizio presso i reparti di volo degli Aeroporti di Centocelle e Guidonia si sono astenuti dal lavoro per tutta la mattinata.

La grave decisione è stata presa in seguito all'indifferenza del Governo per la precaria situazione derivante dal cattivo trattamento economico e morale che viene ingiustamente riservato a questi dipendenti dell'Aeronautica.

Da più tempo infatti gli avieri avevano fatto pressione presso i loro comandanti diretti perché intervenissero presso i dirigenti centrali dell'Arma per sollecitare una sistemazione economica e giuridica adeguata ai tempi. Ma le pressioni erano sempre sfociate in promesse mai mantenute da parte delle autorità sovranative.

La posizione attuale di questi militari — dopo un servizio di circa otto anni alle dipendenze dell'Arma — consiste soltanto in uno stipendio

Da anni di manifestazioni populistiche promosse al servizio presidenziale a Roma per la disputa del "Giornale d'Italia".

Tra il compianto di quanti lo avrebbero per il servizio Giuseppe Cingolani, padre del nostro compagno Manfredo Cingolani. Alla famiglia le

Così... o così?

Non era vero che a Ferragosto il governo riposava e si bagnava come l'on. Giannini diceva ieri. Il governo invece lavorava e si serviva anche di mezzi modernissimi come l'aeroplano, che consente risparmio di tempo e anonimato nei gesti. Ma come si fa a non riconoscere la provenienza di quel manifestino rosso (apparentemente clandestino) intitolato «così... o così?» e lanciato da un veloce apparecchio militare su Castelgandolfo il 15 scorso?

Il manifestino cerca di trarre in inganno i lavoratori ai quali si indirizza con la parola «compagni». Ma i compagni non ci cascano, tanto più che il manifestino parla subito di «un governo di uomini onesti e intelligenti (!)» il quale «è al lavoro», motivo per cui «i popoli liberi del mondo» avrebbero fiducia nel governo De Gasperi. Vecchia storia. I popoli liberi di De Gasperi sono gli argentini, i cileni, i thailandesi e i cittadini dello S.C.V. Sono esclusi gli italiani.

I quali però hanno la libertà di porre all'on. avv. Cingolani, ministro della Difesa, la domanda: chi lo autorizza, signor avvocato, a destinare gli aeromobili dello Stato ad usi del suo governo, cioè del suo partito? Vuol ficcarsi in testa, signor avvocato, di rispettare la proprietà collettiva e di comportarsi correttamente? Oppure vuole fare davanti alla Costituente e al Paese la figura del suo collega Canella? Così... o così?

AVANTI - 20.8.47.

AL SICURO...

tratti
del si
er
u
ideali
simo.
sentat
to Gu
la ne
statu
adott
annor
2442
porzio
l'equi
e sin
ma c
lenza
quelli
Di
i con
appa
Da
differ
congi
Gli
stra,
lacc
da c
trolli
nale
centi
esser
chiar
nomi
esorb
lista
a pe
tica
posi
ne

EXTRACT FROM L' UMANITA 21.4.47.

PER ESERCIZIO ABUSIVO DI LINEE

La gente dell'aria denuncia la società L. A. I.

Il Comitato di agitazione della gente dell'aria ha spedito denuncia contro la società di navigazione aerea L.A.I. per esercizio abusivo di linee. Questa è la seconda denuncia presentata al P. G. della Repubblica dal suddetto Comitato di agitazione: la prima, avanzata nello scorso febbraio, tendeva all'accertamento delle responsabilità per la cessione di fatto a potenze straniere dell'aviazione civile italiana, mentre questo secondo esposto presentato dopo la recente inaugurazione delle linee aeree gestite dalla L.A.I., vuole invalidare il permesso di esercizio, in quanto concesso senza l'autorizzazione del Capo dello Stato, come prevede l'art. 3 del D. L. 18 ottobre 1923, confermato dall'art. 776 del Codice della Navigazione.

Come è noto la L.A.I. è una società mista italo-americana che, prescindendo da tutte le

considerazioni di carattere economico e politico, danneggia notevolmente i lavoratori aeronautici italiani, in quanto impiega personale misto italo-americano e si serve esclusivamente di materiali stranieri.

For Abusive Use of Airlines.THE GENTE DELL'ARIA DENOUNCE THE L.A.I. COMPANY.

The agitation committee of the "Gente dell' Aria has put forward a denunciation against the L.A.I. airline company for abusive use of the lines. This is the second denunciation presented to the Public Prosecutor of the Republic by the above-mentioned agitation committee: the first, put forward last February, concerned the ascertaining of responsibility for the actual ceding of Italian civil aviation to foreign powers, while the second exposé, presented after the recent inauguration of the airlines of the L.A.I., seeks to invalidate the permission to operate, as being conceded without the authorisation of the Chief of the State, as laid down in article 3 of the D.L. October 18th 1923, confirmed in article 776 of the Navigation Codice.

As is known the L.A.I. is a mixed Italo-American company, which, completely leaving considerations of an economic or political character, does notable harm to Italian aeronautical workers, in that it employs a mixed Italo-American personnel and uses foreign materials exclusively.

10/5

214

THE TERRACINA CRASH.

EXTRACT FROM "ITALIA NUOVA" 20.4.47.

IL DISASTRO AEREO
DI TERRACINAIl relitto del velivolo
ancora da ripescare

L'Ufficio Stampa del Ministero Difesa (Aeronautica) comunica.

« Il Ministro Gasparotto ha ricevuto il Gen. Pezzi, presidente della commissione incaricata di compiere l'inchiesta per accertare le cause che hanno determinato l'incendio in volo del velivolo «S. M. 95», caduto nel mare di Terracina il 15 febbraio u.s. »

Il Gen. Pezzi ha riferito che si sta tentando di portare alla superficie i resti dell'apparecchio, in modo che la commissione possa esaminarli e completare così i suoi lavori di indagine; ma l'operazione

presenta molte difficoltà di carattere tecnico. Da tempo personale specializzato della Marina Militare, si trova sul posto e palombari da alta profondità, hanno già compiuto alcune immersioni. E' stato accertato che il velivolo giace su di un fondale di oltre 60 metri, e di natura fangosa.

Per questo le operazioni di recupero, con i mezzi di cui si dispone, si presentano quanto mai difficili. Comunque è necessario operare sia con tempo sereno, che con mare assolutamente calmo, condizioni che fino ad oggi non si sono, purtroppo, verificate.

Avevamo sollecitato qualche informazione sui lavori della Commissione d'inchiesta. E' evidente, ormai, che si fanno dipendere tali lavori dal recupero del relitto. E per certe considerazioni, è naturale.

Ringraziamo, ad ogni modo, l'on. Gasparotto di avere tenuto conto delle nostre preoccupazioni.

THE TERRACINA AIR DISASTER.

The Wreckage of the Air-craft Still To
Be Brought To the Surface.

The Press Office of the Defence Ministry (Air Force) states:

" Minister Gasparotto has received Gen. Pezzi, president of the commission set up to enquire into the causes of incendiary in flight of the S.M.95 aircraft which crashed into the sea off Terracina on Feb. 15 this year.

Gen. Pezzi has stated that attempts are being made to bring the remains of the aircraft to the surface, so that the commission can examine them and thus complete their work of enquiry; but the operation presents many difficulties of a technical nature. For some time Naval experts have been on the spot and deep sea divers have already carried out several dives. It has been ascertained that the aircraft lies at a depth of more than 60 metres on a muddy bed.

Because of this the recovery operations, with the means at their disposal, are as difficult as they appear. In any case the work necessitates fine weather and an absolutely calm sea, conditions that, up to now have not yet been obtained.

We had requested some information on the Commission of Enquiry. It is now evident that its work is dependent on the recovery of the wreckage. And for these considerations it is natural. In any case we thank the Hon. Gasparotto for having paid attention to our preoccupation.

204

TERRACINA CRASH.

EXTRACT FROM " ITALIA NUOVA " 17.4.47.

NOTE
for
MINISTER GASPAROTTO.

Appunto

per

il Ministro Gasparotto

Sono trascorsi, ormai, due mesi, e non si hanno notizie dei lavori o delle conclusioni della Commissione d'inchiesta nominata per far luce sulla catastrofe aerea di Terracina.

Molti osservano che un ermetico silenzio circonda i lavori della Commissione. Ed è giusto.

Altri insinuano che la cosa sarebbe stata messa agli atti per l'impossibilità materiale di veder chiaro nelle cose che si riferiscono al disastro.

In ogni caso, tanto silenzio moltiplica i dubbi subito affiorati all'indomani del gravissimo fatto.

Ei può dire, l'on. Gasparotto, a che punto stanno le cose?

Non interessa soltanto noi, ma tutti coloro che non hanno visto chiaro nella faccenda.

Two months have now gone by and there is no news of the conclusions or the work of the Commission of Enquiry nominated to shed light on the Terracina air catastrophe.

Many people notice that a hermetic silence surrounds the work of the Commission. And it is so.

Others insinuate that the thing would have been carried out but for the material impossibility of seeing clearly with regard to the things referring to the disaster.

Altogether such a silence multiplies the doubts which sprang up immediately after the serious incident.

Can you tell us, Hon. Gasparotto, how things stand?

It is of interest not only to ourselves, but to all those people who have not been able to understand the affair.

my Jmk

3302

CIVIL AVIATION.

EXTRACT FROM "IL GLOBO"

16.4.47.

ITALIAN AIRLINES IN FULL ACTIVITY
FROM YESTERDAY.The Diplomatic Corps Flies to Milan.

MILAN 15th. - The seal of the armistice which was set upon Italian airports was officially broken today with the re-opening to traffic of the civil airlines on all the Italian airports.

Two "Douglas D. C. 3" took off from Centocelle bound for Milan, having on board Minister Sforza and Under-Secretary Brusasca, who accompanied the Diplomatic corps on the journey for a visit to the Lombardy city.

Arrived in Milan, after a meal in the Castello Sforzesco - during which the Mayor of Milan, Mons. Borgoncini Duca, and Count Sforza spoke - visits took place to some city buildings and to the little Grazie church, where Leonardo's Last Supper was admired.

Count Sforza then saw the Milan journalists, to whom he made some statements on internal and external policy, alluding, amongst other things, to the many and important treaties made with various States.

The day ended at the Scala, with a gala performance of Puccini's *La Bohème*, followed by a banquet by the "Friends of the Scala".

On the inauguration of Italian airlines Under-Secretary Brusasca made, amongst others, the following statements:

Today marks an important stage in the life of our aviation. All the civil airlines just initiated are served by modern aircraft which have met with the full satisfaction of the passengers.

At Urbe airport today aircraft have landed from Cagliari, Palermo, Venezia and Milan, connecting them with Rome. The equipment which has been prepared is not yet complete but it is suitable to the servicing of our transports. From the verifications made, and also in consequence of inspections carried out at many airports, I can say that you can rely on the re-birth of our civil aviation as an important factor in National reconstruction.

Le linee aeree italiane da ieri in piena attività

Il Corpo diplomatico in volo a Milano

MILANO, 15. - Il suggello armistiziale, che gravava sugli aeroporti italiani, è stato rotto ufficialmente oggi con la riapertura al traffico delle linee aeree civili in tutti gli scali d'Italia.

Due "Douglas D. C. 3", decollati da Centocelle e diretti a Milano, recavano a bordo il Ministro Sforza e il Sottosegretario Brusasca, che accompagnavano il Corpo diplomatico in viaggio per la visita alla città lombarda.

Giunti a Milano, dopo una colazione avvolta al Castello Sforzesco - e durante la quale hanno parlato il Sindaco di Milano, Mons. Borgoncini Duca e il Conte Sforza - ha avuto inizio la visita ad alcuni stabilimenti cittadini e alla Chiesa delle Grazie, dove è stata ammirata la "Cena" di Leonardo.

Il Conte Sforza ha quindi ricevuto i giornalisti milanesi ai quali ha fatto alcune dichiarazioni sulla politica interna e su quelle estere, illustrando fra l'altro le molte e importanti trattative in corso con vari Stati.

La giornata si è chiusa alla Scala con una rappresentazione, in so-

rata di gala, della "Bohème" di Puccini, alla quale ha fatto seguito un banchetto offerto dagli "Amici della Scala".

Sull'inaugurazione delle linee aeree italiane il Sottosegretario Brusasca ha fatto fra l'altro le seguenti dichiarazioni:

«La giornata odierna segna una tappa importante nella vita della nostra aeronautica. Tutte le linee aeree civili testé iniziate sono servite con apparecchi moderni che hanno incontrato la piena soddisfazione dei passeggeri».

«All'aeroporto dell'Urbe sono atterrati oggi gli apparecchi che collegano ora Cagliari, Palermo, Venezia e Milano con Roma. Le attrezzature che sono state preparate non sono ancora complete ma sono già idonee ai servizi dei nostri trasporti. Per le constatazioni fatte, anche in seguito ad ispezioni eseguite in molti aeroporti, posso dichiarare che si può fare assegnamento sulla rinascita della nostra aviazione civile come un importante fattore della ricostruzione nazionale».

18A

CIVIL AVIATION.

EXTRACT FROM "ITALIA NUOVA" 16.4.47.

RECONSTRUCTION.

17/4

RICOSTRUZIONE

**L'Ala italiana
riprende i suoi voli**

Ecco che molte città italiane sono collegate attraverso Roma, per via aerea, dal Nord al Sud, in conseguenza dell'istituzione della attività delle Compagnie di navigazione aerea recentemente costituite.

A pochi mesi dalla fine della guerra e quando le rovine di essa si rilevano su quasi tutti gli aeroporti, l'Ala italiana riprende i suoi voli testimoniando della sua vitalità e del coraggio e dell'abnegazione degli aviatori italiani.

C'è un'amarezza nel cuore di molti di essi. Che le rotte aeree sono costrette nei limiti del territorio nazionale, i velivoli italiani, si vuol dire, non varcano i confini per collegare quei centri europei dove il nostro traffico commerciale si è splendidamente affermato. All'estero, invece, sostano e ripartono dai nostri aeroporti per quei collegamenti continentali europei, transcontinentali e transoceanici, ai quali noi potremmo brillantemente partecipare per possibilità tecnica e per la capacità professionale e per l'esperienza del nostro personale navigante. E' importante, frattanto, che in un momento di crisi di trasporti per via terrestre e per via mare, l'aviazione civile italiana rechi un così alto contributo alla risoluzione del difficile problema. E' un fatto, questo, che merita di essere rilevato, in quanto sta a dimostrare la volontà di rinascita e di ricostruzione materiale dell'Italia.

Le previsioni che si fanno sul traffico aereo sono ottime. Bisogna tener conto che su i percorsi dove i treni, gli autobus, le linee interne di navigazione impiegano decine di ore, il velivolo soddisfa le esigenze del viaggiatore in pochissime ore. C'è quindi da prevedere che fino a quando le ferrovie e gli altri mezzi di comunicazione non avranno completata la loro opera di ricostruzione e di riorganizzazione, il traffico aereo raggiungerà percentuali di frequenza dei passeggeri e dei carichi di merci mai registrate.

Ieri mattina nelle ore stabilite i velivoli delle diverse Compagnie di navigazione aerea, sono partiti regolarmente per raggiungere le loro destinazioni e per recare al popolo italiano la novella, certamente apprezzabile, che l'aviazione civile italiana è stata ricostruita.

Risorgano con essa, tutte quelle attività nazionali, in tutti i campi, che la guerra ha disorganizzato, annientato o distrutto. E l'Italia riprenda per virtù del lavoro, per la volontà e per l'abnegazione di tutti i suoi figli il suo posto nel mondo.

Italian Aviation Resumes Its Flights.

Many Italian are now linked, across Rome, by air routes from north to south, in consequence of the initiation of activity by the recently formed Air Navigation Companies.

Few months after the end of the war, and whilst its ruins lie upon nearly all airfields, Italian Aviation resumes its flights, testifying to its vitality and the courage and abnegation of Italian aviators.

There is bitterness in the hearts of many of them. That the aerial routes are restricted to the limits of national territory. Italian aircraft, that is to say, will not cross the frontiers to link up with the European centres where our commercial traffic is splendidly affirmed. Foreign wings, on the other hand, stage and depart again from our airports working those links, European and transcontinental, and transoceanic, in which we could take part brilliantly from the point of view of technical possibilities and experienced flying personnel. It is important, in the meantime, that in a moment of crises of road or marine transport, Italian civil aviation is accomplishing so high a contribution to the solution of the difficult problem. This is a fact that deserves to be brought out, in as much as it demonstrates Italy's will to re-birth and material reconstruction.

The provision made for air traffic are the very best. It must be remembered that over distances to cover which trains, buses, interior navigation lines take dozens of hours, aircraft satisfy the demands of the passengers in a few hours. It can therefore be predicted that until the railways and other means of communication have completed their re-construction and re-organisation, air traffic will attain percentages of numbers of passengers and quantities of freight never before registered.

Yesterday morning at the fixed times, aircraft of various companies, left regularly for their des-

P.T.O.

CIVIL AVIATION

EXTRACT FROM " L'UMANITA " 16 April 1947.

LA RIAPERTURA DELLE LINEE AEREE

Da Roma a Palermo
a bordo del "Douglas I Tori,"(Del nostro inviato speciale)
PALERMO, 15.

Oggi giornata di festa sugli aeroporti d'Italia: si riaprono al traffico le linee aeree chiuse della penisola. Il Nord viene così riallacciato al Sud in un momento politico particolarmente significativo. Giunge in Sicilia l'aereo "Douglas DC3", contrassegnato I/Tori, con 21 passeggeri, messaggio di fraternità all'estremo meridione.

Nella mattinata un altro Douglas dell'Aerea "Teseo" di Firenze, che prende il nome da una valorosa brigata partigiana, è decollato da Centocelle diretto a Firenze, con a bordo il conte Sforza, il sottosegretario Brusasca e altre personalità.

Intanto da Firenze decollava il nostro aereo giunto all'aeroporto dell'Urbe da dove, saliti a bordo, ci siamo diretti, attraverso Reggio Calabria e Catania, a Palermo. I 21 passeggeri erano elettrizzati dal pensiero di prender parte a un volo che consacra la rottura del sigillo armistiziale sugli aeroporti italiani e la riapertura ai voli civili degli scali di Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Venezia, Napoli, Reggio Calabria, Catania e Palermo.

Sorrideva compiaciuto nel mistero del casco e dei suoi dieci e dieci strumenti di volo, il primo pilota, comandante Ludovico Riva Romano; sorrideva il secondo pilota Nardi, sorrideva il marconista Nocentini, sorridevano gli altri; anche un deputato non molto identificato che, durante il viaggio, è passato dall' "Italia Nuova" all' "Unità", scorrendo una dozzina di quotidiani cavati dalla borsa. Sorrideva persino la collega Ferrini, redattrice viaggiante del "Buon Senso": essendo superstiziosa e temendo le "dakotature", s'era portata nella borsa un grosso chiodo che fece le veci del rituale ferro di cavallo.

Avevamo ben ragione di sorridere e di essere soddisfatti. Abbiamo compiuto in sole due ore il viaggio da Roma a Reggio, e in 55 minuti siamo giunti a Palermo dov'è fervore di elezioni, dove si respira tepore d'aria surriscaldata dai

comizi della giornata e profumo da sagra degli agrumetti che circondano l'aeroporto di Bocca di Palco, a sera, sotto una luna altissima.

A. PATERNOSTRO

The Re-opening of Airlines

FROM ROMA TO PALERMO ON BOARD A "DOUGLAS I TORI."

(from a special correspondent)
PALERMO 15th.

Today is a day of celebration on the airports of Italy: the civil airlines of the peninsular are re-opened to traffic. The north is thus re-connected with the south at a particularly significant moment politically. The Douglas D.C.3, the "I/Tori" arrived in Sicily with 21 passengers as a message of fraternity to the extreme south.

In the morning another Douglas belonging to the Teseo Airline of Florence, which takes the name of a brave partisan brigade, took off at Centocelle bound for Florence, having on board Count Sforza, Under-Secretary Brusasca and other personalities.

As it took off from Florence our aircraft arrived at Urbe airport from whence, having climbed aboard we flew by way of Reggio Calabria and Catania to Palermo. The 21 passengers were thrilled to think that they were taking part in a flight that signified the breaking of the armistice seal on Italian airports, and the re-opening of Rome, Milan, Turin, Bologna, Florence, Venice, Naples, Reggio Calabria, Catania and Palermo airports to civil aircraft.

The first pilot Ludovico Riva Romano, 35, smiled complacently in the mystery of his helmet and his dozens of flying instruments; the second pilot Nardi also smiled, and so did the radio operator Nocentini, and the others: so did an unknown deputy who, during the journey passed from the "Italia Nuova" to the "Unità", scanning a dozen daily papers from his bag. Also smiling was our colleague Ferrini, editress of the "Buon Senso": being superstitious and fearing a "dakotature" she had brought in her bag a large key which acted as a charm instead of the usual horse-shoe.

We were quite right to smile and to be satisfied. We had accomplished the journey from Rome

P.T.O.

179

May 17/4

DAKOTA PLANES ON ITALIAN LINES?

16A

If we have been rightly informed, we have heard that Aerial Navigation Company Italian Air Lines, with mixed Italian and American capital, will employ "Douglas" Aircraft type Dakotas, on which the technicians of our Italian Air Force depot have made several modifications.

In reality, it all seems rather unlikely considering the reasons which have rendered the Dakotas notorious. We would like the Italian Air Force undersecretary to deny or confirm the news for our own peace of mind.

We request this news because word has lately come from London that the Director General of British Air Lines for Continental Services has declared that Dakota planes will no longer be used!

3358

Translated by L.A.C. COSTIGAN

my 7/4

Velivoli "Dakota" sulle linee italiane?

Se le nostre informazioni non sono errate, ci viene riferito che la Compagnia di navigazione aerea «Linee Aeree Italiane» — a capitale misto italo-americano — impiegherà sulle rotte delle linee avute in esclusiva, velivoli Douglas del tipo «Dakota» ai quali i tecnici di un cantiere aeronautico italiano hanno apportato alcune modificazioni costruttive.

In realtà la cosa ci sembra un poco inverosimile tenuto conto degli avvenimenti che hanno reso celebri questi tipi di apparecchi. Anche per questo gradiremmo che il Sottosegretario dell'Aeronautica, per nostra quiete smentisse o confermasse la notizia.

Questo perché ci viene in punto una notizia da Londra dalla quale si apprende che il direttore generale delle linee aeree britanniche per i servizi continentali, Antony Milner, ha dichiarato che i velivoli «Dakota» saranno esclusi dall'impiego!

159

CALALAI AERONAUTICI (Aeronautical inkstands)

159

Taking things into consideration, the question to be asked is whether the Honorable Cevolante and Cigolani prior to becoming Ministers of the Italian Air Force as a party favour, have ever flown a plane or can distinguish between a fuselage and a cock pit.

Making a brief examination of the work done by these two illustrious members of parliament when they held a very important post at the Palazzo di Viale Dell'Università one is wonderstruck, I mean thunderstruck!

I know a famous playwright who once wanted to give an account of things in a theatrical work. He wrote a comedy intitled, i Believe. (The tragedy of the human race). The censorship did not want to hear of this and so the manuscript was returned to its author. The tragedy of the human race was this: the triumph of ignorance over intelligence. Democracy ve changed and democracy is with us and Christian Democracy believes that it has set out on the road to this tragedy.

Everyone knows, many criticisms have appeared in the press, that on the 11th February 1946 an agreement was signed between the Ministry of the Italian Air Force and the Transcontinental and Western Air Inc. (T.W.A.) for the creation of an Air Navigation Society floated by Italian and American funds to which was assigned a heap of Italian Air Lines. We say heap because 14 Air Lines were involved. These air lines join all the principal Italian Centres.

Article II of the Agreement says:

... satisfactory formation and the

0 5 3

I know a famous playwright who once wanted to give an account of things in a theatrical work. He wrote a comedy intitled, i Believe, (The tragedy of the human race). The censorship did not want to hear of this and so the manuscript was returned to its author. The tragedy of the human race was this: the triumph of ignorance over intelligence. Times have changed and democracy is with us and Christian Democracy believes that it has set out on the road to this tragedy.

Everyone knows, many criticisms have appeared in the press, that on the 11th February 1946 an agreement was signed between the Ministry of the Italian Air Force and the Transcontinental and Western Air Inc. (T.W.A.) for the creation of an Air Navigation Society floated by Italian and American funds to which was assigned a heap of Italian Air Lines. We say "heap" because 14 Air Lines were involved. These air lines join all the principal Italian Centres.

Article II of the Agreement says:

"In order to assure the satisfactory formation and the most efficient exercise of the service undertaken by the L.A.I. (The initial letter signifying the Italian American Company) the T.W.A. places at its own disposition or if necessary at disposition of the Italian Government its organisation for acquiring aeroplanes, spare parts, equipment, etc. outside Italy against reimbursement in the U.S. of the expenses it suffers.

The Italian-American agreement was not welcomed in the English political and aeronautical circles. As a result, the Air Ministry on 8th June 1946 had to sign an agreement with the British Overseas Airways Corporation, in which the Italian Government recognised as "advantageous....." to avail itself of the B.E.A. assistance for restarting an efficient Italian

Civil Air Service: Paragraph 7 of the Anglo-Italian agreement says (omissis....a) "for acquiring aircraft, spare parts and other equipment in the United Kingdom."

Same plain speaking, honorable constituents!

Were you aware of the efforts of the Italian pilots to make a name in the world? Were you aware of the daily struggles, the bitterness, the enthusiasm, the bloody sacrifices? Did you know that Italy possesses (and in this respect is envied by the world as a whole) Constructors, Technicians? pilots, navigators and capable personnel for ground organization? Did you not think in a moment of spleen of glancing through the pages of a statistical book on the activity of the Italian Civil Aviation? If indeed you love the Italian People, these pages would have fired your blood. Instead of this honorable Cevette and Cingelani, without weighing the propositions laid before you for approbation, you decreed that all the personnel, who have given an incalculable and important contribution to the development of world Civil Aviation, should be helped along by foreign experience and ability! Come on, this is a bit thick! Are you to be numbered among those who rejoice in anything foreign even though of a friendly disposition and prefer, we suppose, Michel-ange to Michelangelo who built the cupola of St. Peter?

Besides, you have made use of the Government's resignation 56
sability. It appears to me that only this consideration made you go easy.

The chief Italian air routes have been given exclusively to an air navigation Company floated by Italian and American capital, at a time when that Italian Company, which for many years, had carried the regularity of the services to about 96%, could have been set in motion again.

Sixty per cent of the capital of the two navigation companies, which comes from the agreement with the American and English exponents, is Italian. Therefore, the capital

positions laid before you for approvation, you decreed that all the personnel, who have given an incalculable and important contribution to the development of world Civil Aviation, should be helped along by foreign experience and ability! Come on, this is a bit thick! Are you to be numbered among those who rejoice in anything foreign even though of a friendly disposition and prefer, we suppose, Michel-ange to Michelangelo who built the cupola of St. Peter?

Besides, you have made use of the Government's responsibility. It appears to me that only this consideration makes you go easy.

The chief Italian air routes have been given exclusively to an air navigation Company floated by Italian and American capital, at a time when that Italian Company, which for many years, had carried the regularity of the services to about 96%, could have been set in motion again.

Sixty per cent of the capital of the two navigation companies, which comes from the agreement with the American and English exponents, is Italian. Therefore, the capital was there, it can be said that the State could have found the remaining 40% from private Italians. In the agreement it was stated that the flying and technical Italian personnel would be assumed by the two Companies. Therefore the personnel was there. The airperts, with God's will, are Italian. There remained the aircraft problem. Right Honourable Cevenette and Cingolani, if my memory serves me right, the Italian Constructors have at their disposal prototypes that equal foreign prototypes, which are to be used on limited aerial routes.

And so?

The term "Aeronautical inkstands" means in a pilots language those who, knowing nothing at all about aeronautical problems and questions, set about making laws and plans and giving orders which obstruct, if not completely check, the progress and the life of the Air force. You will under-

stand honorable Devellette and Cingolani, that there is no doubt about the matter and you are accused of not having given proof of your understanding of difficult and complex questions, even from an international political point of view.

Calamai Aeronautici

ITALIA Nuovo 3355
10 4. 47

A considerare le cose, viene chiesto se gli on-ri Capo- lotto e Cingolani, ora di di- genere, per grazia di Partito, Ministri dell'Aeronautica, a- zione mai compiuto un volo, sapessero distinguere, di un velivolo, tra fusoliera e car- lina...

Esaminando, constatando- mente, quanto questi due illu- stri parlamentari hanno fatto di tempo in cui tennero la maggior carica al Palazzo di Viale dell'Università, c'è da restare di sasso; voglio dire impietriti!

NINO CARLASSARE

Io conosco un illustre com- medografo che al tempo dei tempi volle fermare in un suo teatro teatrale, l'andazzo delle cose. E scrisse una commedia che credo s'intitolasse «La tragedia del genere umano». Capito a quel simpatico mon- do, che la censura non volle sopprimere di così arduo lavoro, e restituì il copione all'auto- re. La tragedia del genere u- mano, era questa: il trionfo della ignoranza sulla intelli- genza. I tempi son cambiati, e venute la democrazia e quella cristiana ha creduto di riprendere il sentiero di quel- la deprecata tragedia. Venia- mo al 1960!

Tutti sanno — per avere osi- ritate molte critiche sulla stampa — che l'11 febbraio 1946 è stata firmata una con- venzione tra il Ministero del- l'Aeronautica italiana e la tra- sferita Transcontinental and We- stern Air Inc. (T. W. A.) per la creazione di una socie- ta di navigazione aerea a ca- pitale misto italiano e ameri- cano, alla quale è stato asse- gnato il cumulo delle linee ae- ree italiane. Diciamo «cumu- lo» perché si tratta di 14 linee

3354

3354

...e al
restare di
suo; voglio
dire
simplicità!

Io conosco un illustre com-
mediografo che al tempo dei
tempi volge fermare in un suo
lavoro teatrale, l'andazzo delle
cose. E scrisse una commedia
che credo s'intitolasse «La
tragedia del genere umano».
Capito a quel simpatico mon-
do, che la censura non volle
accettare di così ardito lavoro,
e restituì il copione all'auto-
re. La tragedia del genere u-
mano, era questa: il trionfo
della ignoranza sulla intelli-
genza. I tempi son cambiati.
E venuta la democrazia è
quella cristiana ha creduto di
riprendere il sentiero di que-
sta deprecata tragedia. Veni-
mo al voto!

Tutti sanno — per avere
rilevato molte critiche sulla
stampa — che l'11 febbraio
1946 è stata firmata una con-
venzione tra il Ministero del-
l'Aeronautica Italiana e la
«Transcontinental and West-
ern Air Inc.» (T. W. A.) per
la creazione di una socie-
tà di navigazione aerea a ca-
pitate mista italiana e ameri-
cana, alla quale è stato asse-
gnato il cumulo delle linee ae-
ree italiane. Diciamo «cumu-
lo» perché si tratta di «linee po-
stic» che collegano tutti i
principali centri italiani.
L'Art. 11 della Convenzio-
ne dice:

«Allo scopo di assicurare la
soddisfacente attrezzatura e
il più efficiente esercizio dei
servizi intrapresi dalla «L. A. I.
» — che è la denominazio-
ne in stile della compagnia
italo-americana — la «T. W.
A.» mette a sua disposizione
o se necessario a disposizione
del Governo italiano, contro
il rimborso negli Stati Uniti del-
le spese effettive sopportate,
la sua organizzazione per l'ac-
quisti fuori d'Italia di aereo-
piani, parti di ricambio, at-
trezzature ecc.».

La Convenzione italo-ame-
ricana non fu molto gradita
negli ambienti politici ed esi-
monautici italiani, così accadde
che il Ministero dell'Aeronau-
tica l'8 giugno 1946 decretò
firmare con la «British Over-
seas Airways Corporation» un
accordo, nel quale il Governo
italiano riconosceva come
«vantaggioso» — avvertiva della
assenza della «B.E.A.» per
la ripresa di un servizio aereo
civile italiano efficiente...».
...articolo 7 dell'accordo italo-
inglese, dice: «omissis...»
per l'acquisto di aeromobili,
parti di ricambio ed altre at-
trezzature nel Regno Unito».

14A

CIVIL AVIATION.

EXTRACT FROM " IL GLOBO " 16.4.47.

Inauguration Of The New "Teseo" Lines.

FLORENCE.15th.

Inaugurazione delle nuove linee "Teseo,"

FIRENZE, 15-

Si sono state inaugurate le nuove linee aeree Firenze-Milano, e Bologna-Firenze-Roma-Reggio Calabria-Palermo, esercite dalla "Teseo". La inaugurazione delle due linee ha coinciso con l'apertura al traffico di altre linee della Società LAL.

Hanno fatto scalo a Firenze con due apparecchi che sono arrivati verso le ore 11 al nostro Aeroposto il Conte Sforza, il Cardinale Schuster e numerosi ambasciatori.

Mentre gli apparecchi recanti a bordo il Conte Sforza e il sottosegretario Brusasca proseguivano per Milano, veniva inaugurata la nuova linea Firenze-Bologna e Bologna-Palermo con due apparecchi della Teseo.

Yesterday the new airlines Florence - Milan, - and Bologna - Florence - Rome - Reggio di Calabria - Palermo, run by the "Teseo", were inaugurated. The inauguration of the two lines coincided with the opening to traffic of other lines of the LAI (Italian Air Lines) Society.

Count Sforza, Cardinal Schuster and numerous ambassadors staged at Florence, arriving at our airport towards eleven o'clock, in two aircraft.

While the aircraft carrying Coun Sforza and Under-Secretary Brusasca went on to Milan, the new Florence - Bologna and Bologna - Palermo line was inaugurated with two "Teseo" aircraft.

3353

134

ITALIA NUOVA. 13.4.47.

IL GLOBO. 13.4.47.

PIER BUSSETI

SERVIZI AEREI

fra pochi giorni inaugurazione delle linee Aeree Civili:

ROMA - MILANO	ROMA - BOLOGNA
ROMA - FIRENZE	ROMA - TORINO
ROMA - REGGIO CAL.	ROMA - PALERMO

Per informazioni e prenotazioni passeggeri e merci

S. A. PIER BUSSETI

ROMA - Piazza S. Claudio, 166 - Tel. 62240 - 60888
e Via Regina Elena, 24 - Tel. 44338 - 485115

Speciale servizio di pacchi aerei - consegna nella stessa giornata.

L'Organizzazione PIER BUSSETI S/A è agente delle principali Compagnie Aeree Estere e prenota i passaggi aerei per tutte le località del mondo.

Pier Busseti - Aerea Teseo

Dal 15 corrente inaugurazione delle Linee Civili

ROMA-FIRENZE L. 3.835	ROMA-TORINO L. 8.500
ROMA-BOLOGNA L. 5.175	ROMA-PALERMO L. 6.500
ROMA-MILANO L. 8.000	ROMA-REGGIO C. L. 6.200

I suddetti prezzi sono comprensivi dell'assicurazione, transfert sia alla partenza che all'arrivo e del trasporto di 20 kg di bagaglio. Le linee sono gestite con moderni, veloci, confortevoli bimotori. A bordo è permesso di fumare. Servizio di bar.

Per informazioni e prenotazioni presso la S. A. PIER BUSSETI, Via Regina Elena, 24, tel. 485115 - 44338 e presso tutte le Filiali della Pier Busseti in Italia e Sede Centrale di Roma - Piazza San Claudio, 166, tel. 62240 - 60888.

3352

A Milan - Palermo Airline.

The "Teseo" airline, Milan, Florence Rome, Palermo, will begin a daily service on April 15th next with the following timetable:

Milan depart 10.00hrs, Florence arrive 11.35 hrs, Rome arrive 13.05 hrs, Palermo arrive 16.25. Palermo depart 07.50 hrs, Rome arrive 10.55, Florence arrive 12.10 hrs, Milan arrive 14.15 hrs.

Una aerolinea Milano-Palermo

FIRENZE. 19.
La linea aerea della "Teseo" Milano, Firenze, Roma, Palermo, dal 15 aprile prossimo inizierà il servizio giornaliero col seguente orario:
Milano, parte ore 10, Firenze arriva 11.35, Roma arriva 13.05, Palermo arriva 16.25; Palermo parte 7.50, Roma arriva 10.55, Firenze arriva 12.10, Milano arriva 14.15.

14 g/m b a 11.4.47

12A

CIVIL AIRLINES.

EXTRACT FROM " IL GLOBO " 15.4.47.

**La linea aerea
Roma-Cagliari**

E' stata inaugurata la linea aerea Roma-Cagliari della societa' completamente italiana "Airone". Alla partenza dell'apparecchio a Cagliari ha presenziato l'Alto Commissario per la Sardegna Piana.

The Rome - Cagliari Airline.

A Rome - Cagliari airline has been inaugurated by a completely Italian company, "Airone". The High Commissioner for Sardinia Piana was present at the departure of the aircraft at Cagliari.

3351

CIVIL AVIATION

IL TEMPO . 15.4.47.

AIRONE - COMPAGNIA TRASPORTI AEREI*Servizi Aerei con velivoli G. 12 L. per persone e merci tra:***SARDEGNA e MILANO - TORINO**
NAPOLI - ROMA - PALERMOServizio passeggeri in Roma: **ALITALIA**, Via Bissolati 35-39, tel. 470.500
Servizio merci in Roma: **STAMAR**, Piazza Sallustio 9, tel. 44.259

3350

104

IL TEMPO. 13.4.47.

American Aircraft for Turkey Staging at Ciampino.

For several days during the hours of dusk, a certain number of American aircraft bound for Turkey have been stopping in Rome. These aircraft, almost all of which are Mustang type with the characteristics of a fighter-bomber, come in one after the other between about 18.00 and 22.00 hrs at half-hourly intervals, and, after refuelling carry on towards the east.

On one day at least ten of these aircraft staged at Ciampino, where a specialised organisation has been set up to receive the aircraft in transit. These, as is easily guessed, constitute the first "supplies" for Turkey, announced by Truman in his recent message.

paese.

Aerei americani per la Turchia transitano per Ciampino

Da qualche giorno nelle ore serali transitano per Roma un certo numero di aerei americani diretti in Turchia. Questi apparecchi, quasi tutti del tipo « Mustang » che possiedono le caratteristiche di un caccia bombardiere, si succedono tra le 18 e le 22 circa alla distanza di una mezz'ora l'uno dall'altro e, dopo aver fatto rifornimento di carburante, proseguono verso oriente.

Ogni giorno almeno una decina di tali apparecchi fanno sosta all'aeroporto di Ciampino dove è stata approntata una speciale e minuziosa organizzazione per ricevere i velivoli in transito. Questi, come è facilmente intuibile, costituiscono i primi « rifornimenti » alla Turchia, preannunciati da Truman nel suo recente messaggio.

3349

ITALIAN PRESS COMMENTS ON THE INAUGURATION OF THE ITALIAN AIR LINES.

Un volo augurale delle Linee Aeree Italiane

Ieri all'aeroporto dell'Urbe la Società Linee aeree italiane (LAI) ha offerto un volo augurale sugli apparecchi Douglas 47 C che domani inizieranno un regolare servizio tra le principali città italiane del Nord e del Sud.

Sotto l'impeccabile organizzazione, e la cordiale ospitalità del personale della Società, la manifestazione si è svolta in maniera del tutto soddisfacente.

Inaugural Flight of the Italian Air Lines.

Yesterday at URBE a/f the Italian Air Lines company made an inaugural flight with the Douglas C. 47 aircraft which will tomorrow begin a regular service between the principal southern and northern Italian cities.

With impeccable organization, and the cordial hospitality of the Company's personnel, the demonstration was carried out in the most successful manner.

CRONACA DI ROMA.
13.4.47.

Nuove linee aeree civili

Domani mattina sarà inaugurata la linea aerea giornaliera Venezia-Padova-Roma e ritorno nella stessa giornata.

Entro il mese verrà stabilita una linea aerea trisettimanale per Ancona-Pescara-Brindisi e Catania.

Intanto si sono inaugurati ieri i servizi aerei della LAI. Gli italiani hanno compiuto dei voli inaugurati su Roma.

I servizi regolari, andata e ritorno nella stessa giornata, avranno inizio lunedì 14 corrente con due corse giornaliere nel percorso Roma-Milano e una corsa giornaliera fra Roma e Cagliari e Roma-Palermo. Entro il mese si inizieranno i servizi sulle linee Roma-Venezia-Bolzano, Roma-Firenze-Torino, Roma-Bari-Brindisi, Roma-Napoli-Palermo e Torino-Milano-Venezia-Trieste.

New Civil Air Lines.

Tomorrow morning the daily Venice - Padua - Rome air line, returning the same day, will be inaugurated.

During the month a 3 times a week air service for Ancona - Pescara - Brindisi and Catania will be established.

The Italian Air Lines air service was inaugurated yesterday: Guests took part in inaugural flights over Rome.

The regular services, going and returning in the same day, are to begin on Monday 14th April with 2 flights daily on the Milan - Rome run, and a daily flight between Rome and Cagliari and Rome and Palermo. During the month the following services will be initiated: Rome - Venice - Bolzano; Rome - Florence - Turin; Rome - Bari - Brindisi; Rome - Naples - Palermo; Turin - Milan - Venice - Trieste.

3348

IL TEMPO 13.4.47

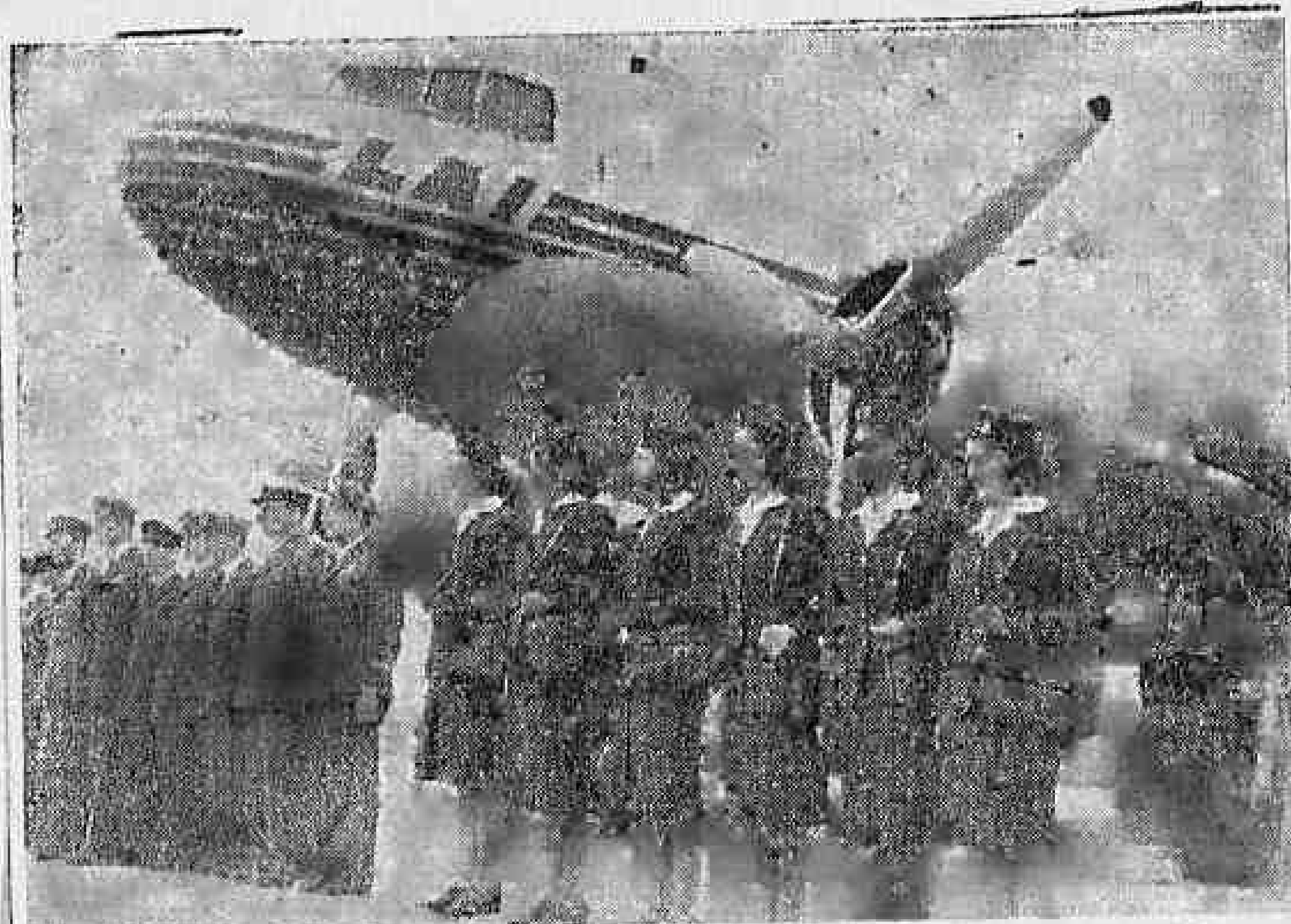
g/km
15/4

ITALIAN PRESS COMMENTS ON THE INAUGURATION OF THE
ITALIAN AIR LINES.

8A

L'UMANITA'

13. 4. 27



Nell'aria grigia motori che rombano, equipaggio schierato: pronti per il decollo. Sei ragazze e molti avieri, ma le ragazze a bordo saranno il conforto dei passeggeri in qualità di cameriere d'eccezione. Sembra la scena di un film ed è invece l'inaugurazione avvenuta ieri all'Aeroporto del servizio aereo «Ial»

In the grey air engines are roaring, the crew is drawn up: ready for take-off. Six girls and many airmen, but on board the girls will be for the comfort of the passengers in the capacity of special attendants. It looks like a film-set and it is instead the inauguration of the Italian Air Lines air service which took place yesterday at the Airport.

film
194

3347

ITALIAN PRESS COMMENTS ON THE INAUGURATION OF THE ITALIAN AIR LINES.

IL GLOBO

13.4.47.

Le aeree Milano-Roma - Palermo e Roma-Cagliari

Hanno avuto luogo ieri a Roma i voli inaugurali della Soc. L.A.I. che ha presentato alle autorità ed al pubblico convenuti all'aeroporto dell'Urbe 5 velivoli Douglas C 47 completamente rinnovati e gli equipaggi ai quali essi saranno affidati.

A partire da domani saranno attivati i servizi Milano-Roma-Palermo e Roma-Cagliari. Le tariffe di passaggio, comprensive dell'importo dell'assicurazione, del trasporto da e all'aeroporto e dei diritti di agenzia, sono state fissate come segue: Milano-Roma e viceversa lire 8.000; andata e ritorno L. 14.400; Roma-Palermo e viceversa L. 6.500; andata e ritorno L. 11.700; Roma-Cagliari e viceversa L. 6.300; andata e ritorno L. 11.340. Avuto riguardo al costo del servizio ed alle stesse tariffe politiche finora praticate dal Corriere Aerei Militari, le tariffe fissate dalla L.A.I. possono considerarsi un lodevole sforzo per incoraggiare il pubblico a servirsi del mezzo aereo. La L.A.I. inizierà anche un servizio merci da Roma a Milano e viceversa con due velivoli.

Milan - Rome - Palermo and Rome - Cagliari Air Lines.

Yesterday there took place in Rome the inaugural flight of the Italian Air Lines company, who presented before the authorities and the public, at Urbe airfield, 5 completely refitted Douglas C.47 aircraft and the crews to whom they will be entrusted.

The Milan - Rome - Palermo, and the Rome - Cagliari services will function from tomorrow. Passengers' fares, inclusive of insurance, of transport to and from the airfield and of agency fees, have been fixed as follows:

Milan - Rome and vice versa single 8000 lire, return 14,400 Lire : Rome - Palermo and vice versa single 6500 lire, return 11,700 : Rome - Cagliari and vice versa single 6300 L., return 11,340 L.. With regard to the cost of running and the fares up to now charged by the Military Courier, the tariff fixed by the Italian Air Lines can be considered a praiseworthy effort to encourage the public to make use of air travel. Italian Air Lines will also initiate a freight service, Rome - Milan and vice versa with two aircraft.

ITALIA NUOVA.

13.4.47.

I servizi aerei della L. A. I.

avranno inizio domani

Sono stati inaugurati ieri al campo dell'Urbe i servizi aerei della L.A.I. con la benedizione agli equipaggi impartita da Mons. Traglia. Poi gli invitati hanno compiuto dei voli inaugurali su Roma.

Sui primi apparecchi hanno preso posto tra gli altri l'on. Vittorio Emanuele Orlando, giunto in volo appositamente da Palermo, l'on. Brusasca, sottosegretario dell'Aeronautica il quale dall'apparecchio ha rivolto al pubblico sul campo un appassionato radiodiscorso esaltando la rinascita dell'aviazione civile in Italia.

I servizi regolari, andata e ritorno nella stessa giornata avranno inizio lunedì 14 corr. con due corse giornaliere nel percorso Roma-Milano e una corsa giornaliera fra Roma e Cagliari e Roma-Palermo. Entro il mese si inizieranno i servizi sulle linee Roma-Venezia-Bolzano, Roma-Firenze-Torino, Roma-Bari-Brindisi, Roma-Napoli-Palermo e Torino-Milano-Venezia-Trieste.

The Air Services of the Italian Air Lines Begin Tomorrow.

The air services of the Italian Air Lines were inaugurated yesterday at Urbe airfield with the blessing of the crews by Mons. Traglia. The guests then took part in inaugural flights over Rome.

In the first aircraft, amongst others, there were the Hon. Vittorio Emanuele Orlando, just arriving from Palermo, and the Hon. Brusasca, Under-Secretary for Air, who from the aircraft, made an impassioned speech over the radio to the public on the airfield, extolling the re-birth of civil aviation in Italy.

The regular services, going and returning on the same day, will begin on Monday 14th with two flights on the Rome - Milan run and one daily flight

between Rome and Cagliari and Rome - Palermo.
During the month services on the following lines
will be initiated:

Rome - Venice - Bolzano ; Rome - Florence -
Turin ; Rome - Bari - Brindisi; Rome - Naples -
Palermo ; and Turin - Milan - Venice - Trieste.

IL MESAGGERO
13.4.47.

La ripresa dei servizi aerei italiani

Ieri al campo dell'Urbe si è svolta la cerimonia dell'inaugurazione dei servizi aerei della I.A.I.

La cerimonia ha avuto inizio con la benedizione da parte del Vicario di Roma, Mons. Traglia, della flotta e degli equipaggi schierati sul campo.

Poi gli invitati hanno compiuto dei voli inaugurali su Roma e i primi a volare, tra gli altri, è stato l'on. Vittorio Emanuele Orlando, giunto in volo appositamente da Palermo. Poi Brusasca, sottosegretario all'Aeronautica e l'ing. Simonetti, Presidente della Gente dell'Aria.

I servizi regolari, con andata a ritorno nella stessa giornata, avranno inizio lunedì 14 corr. con due corse giornaliere nel percorso Roma-Milano, e una corsa giornaliera fra Roma e Cagliari e Roma-Palermo.

Entro il mese si inizieranno anche i servizi sulle linee Roma-Venezia-Bolzano, Roma-Pirenze-Torino, Roma-Bari-Brindisi, Roma-Napoli-Palermo e Torino-Milano-Venezia-Trieste.

Inoltre lunedì mattina sarà inaugurata la linea giornaliera Venezia-Padova-Roma e ritorno nella stessa giornata.

Entro questo mese infine, sempre a cura della Transadriatica, verrà stabilita una linea aerea trisettimanale da Venezia a Padova per Ancona, Pescara, Brindisi e Catania.

The Return of Italian Air Line Services.

Yesterday at Urbe airfield the ceremony of the inauguration of the Italian Air Lines services took place.

The ceremony began with the blessing by the Vicar of Rome, Mons. Traglia, of the aircraft and crews drawn up on the airfield.

Then the guests took part in inaugural flights over Rome, and among the first to fly was the Hon. Vittorio Emanuele Orlando, who arrived by air from Palermo, the Hon. Brusasca Under-Secretary for Air, and Engineer Simonetti, President of the Gente dell'Aria.

The regular services, going and returning on the same day, will begin on Monday 14th April with two daily flights on the Rome - Milan run, and one flight daily between Rome and Cagliari and Rome - Palermo.

During the month services will also begin on the following lines: Rome - Venice - Bolzano; Rome - Florence - Turin; Rome - Bari - Brindisi; Rome - Naples - Palermo; and Turin - Milan - Venice - Trieste.?

Also on Monday morning the daily flight Venice - Padua - Rome and return the same day will be inaugurated.

Finally during this month, always under the control of the Transadriatica, a three times weekly air service from Venice and Padua to Ancona, Pescara, Brindisi and Catania, will be established.

f/k'm
15/4

ADVERTISEMENTS.

RISORGIMENTO

10.4.47.



LINEE AEREE ITALIANE S.p.A.

DIREZIONE GENERALE
 ROMA - Via Tritone, 132
 Telefoni: 43.221 - 42.514

Il giorno 14 Aprile avranno inizio le linee aeree regolari con i seguenti percorsi ed orari:

Linea MILANO - ROMA - PALERMO
p. ore 8 a. ore 10 a. ore 12.30
p. ore 11.30
Linea PALERMO - ROMA - MILANO
p. ore 13.40 a. ore 12.05 a. ore 17.45
p. ore 15.45
Linea ROMA-MILANO MILANO-ROMA
p. ore 8 a. ore 10 p. ore 17 a. ore 19
Linea ROMA-CAGLIARI CAGLIARI-ROMA
p. ore 11,5 a. ore 12.55 p. ore 13,40 a. ore 15,30
(coincidi. per Milano)

Entro il mese di Aprile avranno inoltre inizio le seguenti linee aeree regolari:

ROMA - VENEZIA - BOLZANO e viceversa (coincidenza per Palermo e Cagliari)

TORINO - MILANO - VENEZIA - TRIESTE e viceversa

ROMA - NAPOLI - BARI - BRINDISI

A ROMA per informazioni rivolgersi a:
AGENTE PRINCIPALE
"ITALIA", Soc. Anonima di NAVIGAZIONE
 Via del Tritone, 75 - Tel. 40-548 e 40-854 ; 41-429
 Teleg. «ITALPASS»

ed alle principali Agenzie di Viaggio e Turismo

IL TEMPO. 133414.

Avio Linee Italiane S. A.

SERVIZIO AEREO

ROMA - MILANO

con apparecchi F.I.A.T. G.12

p. 14.00 ROMA a. 12.50

a. 15.50 MILANO p. 11.00

Per prenotazioni ed informazioni rivolgersi:
 ROMA - AVIO LINEE ITALIANE - Via G. Amendola, 63 (ex
 Via Regina Elena) - Tel. 42.226 - Teleg. AVIOLINEE
 MILANO - AVIO LINEE ITALIANE - Via Casarotta, 8 - Tele-
 fon. 17.624; 27.024 - Teleg. AVIOLINEE
 Le vostre merci spedite al mattino con gli apparecchi del
 "CAI" saranno consegnate al destinatario nel pomeriggio

La S. A. TransadriaticaRIPRENDE I SUOI SERVIZI AEREI
da lunedì 11 corrente

p. 17.50	ROMA	a. 09.30
a. 19.05	PADOVA	p. 07.55
p. 19.15	PADOVA	a. 07.45
a. 19.50	VENEZIA	p. 07.50

Altri collegamenti: ROMA - PESCARA - VENEZIA; Ancona
 Brindisi, Cagliari, Catania, Genova, Napoli

Per prenotazioni e informazioni rivolgersi:
 ROMA - AVIO LINEE ITALIANE - Via G. Amendola, 63 (ex
 Via Regina Elena) - Tel. 42.226 - Teleg. AVIOLINEE
 VENEZIA - Agenzia TRANSADRIATICA - Accademia, 71.B -
 Tel. 20.271 - Teleg. TRANSAREA

Extract from "IL BUONSENSO" - 15.2.1947.

4A

In preparing to leave Italy, the Air Forces Sub Commission of the Allied Commission has offered to the Italian Air Force, to be kept in the Air Force Officer's Club, a sculpture which symbolizes the continuity of life and progress of aviation. In making this symbolic gift Air Vice Marshal Brodie spoke words of cordial friendship for the Italian Air Force.

Extract from the "VOCE REPUBBLICANA" - 15.2.47

A Lot of "Symbol" but no Fire.

In preparing to leave Italy, the Air Forces Sub Commission of the Allied Commission has offered to the Italian Air Force, to be kept in the Air Force Officer's Club, a sculpture which symbolises the continuity of life and progress of aviation.

3343

JKM
15/4

15/43

STALCIO DAL GIORNALE "VOCE REPUBBLICANA" edizione di Roma del 15.2.1947

giorno
MOLTO SIMBOLO E POCO ARROSTO

La Sottocommissione alleata per l'aeronautica, nell'apprestarsi a lasciare l'Italia al termine della sua missione, ha voluto offrire all'aeronautica italiana, perchè sia conservata nel circolo degli ufficiali aviatori, una scultura che simboleggia la continuità di vita e di progresso dell'aviazione.-

3342

STRALDO DAL GIORNALE "IL DUMBERSON" edizione di Roma del 15.2.1947

LA SOTTOCOMMISSIONE ALLEATE PER L'AERONAUTICA, nell'apprestarsi a lasciare l'Italia al termine della sua missione, ha voluto offrire all'aeronautica italiana, perché sia conservata nel circolo ufficiale aviatori, una scultura che simboleggia la continuità di vita e di progresso dell'aviazione. Nel porgere il simbolico dono il Vice Maresciallo dell'aria BRODIE ha avuto parole di cordiale amicizia per l'aeronautica italiana.--

3341

Extract from ITALIA NUOVA - dated 23.2.47.

34.

The Air Catastrophe at Terracina

23/2/47

WHY DIDN'T THE S.M. 75 LEAVE FOR EGYPT YESTERDAY?

+++++

Outside reasons which may have caused the incident

*Does
Should it?
Not
that
I know
of
itself* A fact has come to light which it is our duty to report. Yesterday an SM 75 should have left for Egypt. An order arrived suspending this flight. Many guesses could be made about the suspension of this flight but we shall limit our interest to this odd symptom and bring to the attention of our readers the ideas that the "postponed flight" has given us.

The suspension of the flight can not have connection with the protests raised first by the paper "Avanti" and then by the "Unità".

Neither was it caused by adverse weather conditions because the met bulletins stated that the route over the Mediterranean was clear.

*Does
What negotiations?
None
that
I know
of
itself* The flight to Egypt of this SM 75 therefore had an aim.

Our negotiations with Egypt for the institution of the Rome-Cairo air line have been suspended? Why?

There are no other considerations to be made about this complicated story of commercial negotiations between Italy and a country which wanted to make an agreement with us.

The information which we published yesterday on the incident at Terracina gave rise to lively discussion in political and Air Force circles in the capital. "Why did you go to so much trouble to say what the aviators think?" This was the comment made by a well known figure in the aviation world.

Now let us return to the accident at Terracina.

It is known We have been supplied with further information which we wish to bring to the knowledge of the Investigating Commission, and our readers; naturally. But we only want to use it with the consent of the author. For this reason therefore we turn to the Undersecretary for Air with the following question:

Does the Undersecretary know how much petrol was loaded on the SM 95 which crashed at Terracina?

*7/6/47
3/3*

7/6/47

Yet another question:

Why did the aircraft have to leave from Guidonia airport when they usually leave from Ciampino?

Yet another:

What cargo was the aircraft carrying apart from the crew and passengers?

Italian Civil Aviation has had very few flying accidents. This fact is to be attributed to the flying discipline and perfect ground organisation which there has always been.

Because of the important regulations for safety which our aircraft possessed and the perfect civil air organisation, the amount of passenger traffic has always reached a very high level.

What we mean is that, since the men and machines have not been changed it is as well to watch that there is no lack of discipline in order to prevent the highly developed air conscience of our country from being reduced with repercussions on air traffic with passengers.

If we insist, in fact, that the investigating commission should arrive at its conclusions by a very close examination of all facts which might have had anything to do with the air catastrophe at Terracina, it is because we do not want the good name of Italian Civil Aviation to be misused for reasons outside its scope and activity.

And it is about time the Italians knew about the gigantic activity carried out by the Italian Air Force from the end of the war until today. People should not be left with this impression of "air disaster". They should know that millions of kilometers are flown without an accident.

The catastrophe at Terracina - which is strange and obscure - cannot destroy the efforts of Italian airmen with limited means and with a ground organisation which is of little assistance.

chubb
7/3

PERCHE' IERI NON E' PARTITO UN "S. M. 75", PER L'EGITTO?

Le "cause estranee", che possono aver provocato l'incidente

Si verifica un fatto, che per dovere di cronaca dobbiamo segnalare. Ieri avrebbe dovuto partire per l'Egitto un «S. M. 75». E' intervenuto un ordine per cui il volo è stato sospeso. Si potrebbero fare molte illusioni sulla sospensione di questo volo, ma noi limitiamo il nostro interesse a questo fatto invero sintomatico, portando a conoscenza dei nostri lettori le considerazioni che e il mancato volo ci ha suggerite.

La sospensione del volo non può essere in relazione alle proteste elevate prima del giornale l'«Avanti!», e, ieri, l'altro, da «l'Unità».

Non è dipesa neanche da avverse condizioni meteorologiche, perché i bollettini meteorologici ci hanno informato che le rotte sul Mediterraneo sono «notabili».

Il viaggio in Egitto di questo «S. M. 75» aveva dunque uno scopo.

Le nostre trattative con l'Egitto per la istituzione della linea aerea Roma-Hi Cairo, sono state sospese? Perché?

Non ci sono altre considerazioni da fare su questa com-

plicata storia di trattative commerciali tra l'Italia e un Paese che voleva concludere con noi un accordo.

La nostra informazione di ieri sul retroscena dell'incidente di Terracina ha suscitato vivaci discussioni negli ambienti aeronautici e politici della capitale. «Ci voleva tanto a dire tutto quanto pensano gli aviatori?». Questo è un commento fatto da una nota personalità dell'aviazione.

Ritorniamo, ora, all'incidente di Terracina.

Ci è stata fornita un'altra informazione che desideriamo portare a conoscenza della Commissione d'inchiesta e dei nostri lettori, naturalmente. Ma noi non vogliamo raccogliere le che con il beneficio di un venturiero. Anche per questo rivolgiamo al Sottosegretario per l'Aeronautica, la seguente domanda.

— Sa il Sottosegretario quanta benina venga caricata sul velivolo «S. M. 95» che è precipitato a Terracina?

E un'altra domanda ancora: — Perché il velivolo ha avuto bisogno di partire dalla pista di Guidonia, quando in genere i velivoli partono dall'Aeroporto di Ciampino?

E un'altra domanda ancora: — Quale carico portava il velivolo oltre l'equipaggio e i passeggeri?

L'aviazione civile italiana, ha dovuto registrare raramente incidenti di volo. Questa realtà deve attribuirsi alla disciplina di volo e alla perfetta organizzazione a terra sempre esistita.

In conseguenza dell'importante coefficiente di sicurezza che i nostri velivoli possiedono e la perfetta organizzazione aerea civile, l'incremento del traffico dei passeggeri ha sempre toccato nei diagrammi vertici altissimi.

Si vuol dire che non essendo mutati gli uomini e le macchine, è bene sorvegliare che la disciplina non venga a mancare, ad evitare che la colossale aeronautica del nostro

aviatori italiani con mezzi limitati e con una organizzazione a terra di poco ausilio.

I problemi della ricostruzione all'esame del C.I.R.

Si è riunito questa mattina, sotto la presidenza del Ministro Campilli, vice Presidente del C.I.R. e con la partecipazione dei Ministri Morandi e Vannoni, il comitato tecnico per discutere e determinare le linee generali del lavoro

Ritorno in fin di vita

da

U

avve

ve i

dei

brui

me

dani

sei

I

mir

vuz

mon

ni d

fin

vuz

ciato

Ritorno in fin di vita

formazione che desideriamo por-
tare a conoscenza della Com-
missione d'inchiesta e dei no-
stri lettori, naturalmente. Ma
noi non vogliamo raccogliere
in che con il beneficio di in-
centivo. Anche per questo ri-
volviamo al Sottosegretario
per l'Aeronautica, la seguente
domanda:

— Sa il Sottosegretario
quanta benzina venne carica-
ta sul velivolo « S. M. 95 » che
è precipitato a Terracina?

È un'altra domanda ancora:

— Perché il velivolo ha avu-
to bisogno di partire dalla pi-
sta di Guidonia, quando in
genere i velivoli partono dal-
l'Aeroporto di Ciampino?

È un'altra domanda ancora:

— Quale carico portava il
velivolo oltre l'equipaggio e i
passaggeri?

L'aviazione civile italiana,
ha dovuto registrare rari-
ssime incidenti di volo.
Questa realtà deve attribuirsi
alla disciplina di volo e alla
perfetta organizzazione a ter-
ra sempre esistita.

In conseguenza dell'importan-
te coefficiente di sicurezza
che i nostri velivoli possiede-
no e la perfetta organizzazione
aerea civile, l'incremento
del traffico dei passeggeri ha
sempre toccato nei diagrammi
vertici altissimi.

Si vuol dire che non essen-
do mutati gli uomini e le ma-
chine, è bene sorvegliare che
certe discipline non vengano
manovrate, ad evitare che la co-
scienza aeronautica del nostro
Paese, sviluppatissima, abbia
a risentirne con contrazioni
sensibili e ripercussioni sul
traffico aereo dei passeggeri.

Se noi insistiamo, appunto,
perché la Commissione d'in-
chiesta arrivi alle proprie con-
clusioni attraverso l'esame ap-
profondito di tutti gli elemen-
ti atti a determinare le cause
che hanno provocato la cata-
strofe aerea di Terracina, gli
onore della aviazione italiana
non venga menomato per cau-
se estranee alla sua prepara-
zione e alla sua attività.

E sarà tempo che agli ita-
liani si faccia conoscere la gi-
gantica attività aerea svolta
dall'aviazione italiana dalla fi-
ne della guerra ad oggi. Non
bisogna lasciare la gente sotto
l'incubo della « disgrazia acri-
toria ». Bisogna che la gente
sappia che si vola per milioni
di chilometri senza che si deb-
bano registrare incidenti.

La catastrofe di Terracina
— che ha caratteristiche stra-
ne e oscure — non può demo-
strare lo sforzo compiuto dagli

proteste elevate prima dal
giornale l'«Avanti!», e, ter-
l'altro, da «l'Unità».

Non è disposta neanche ad
accettare condizioni meteorolo-
giche, perché i bollettini me-
teorologici ci hanno informa-
to che le rotte sul Mediterre-
neo sono « notabili ».

Il viaggio in Egitto di que-
sto « S. M. 75 » aveva dunque
uno scopo.

Le nostre trattative con
l'Egitto per la istituzione del-
la linea aerea Roma-Il Cairo,
sono state sospese? Perché?

Non ci sono altre considera-
zioni da fare su questa com-

DI MOSCA

lonie italiane angio-russi

Il Luciano è stato arrestato
mentre sorbiava un caffè in un
famoso bar dell'elegante quan-
tiere di Vedado e subito ac-
compagnato alla direzione di
polizia, dove è stato lunga-
mente interrogato dallo stesso
capo della Polizia segreta, Be-
nito Herrera. Poi è stato tra-
sportato nel campo immigran-
ti di Tiscornia dove rimarrà
fino al completamento delle
indagini sul suo conto.

Oggi si è potuto definitiva-
mente accertare che il Lu-
ciano è giunto a Cuba diretta-
mente dall'Italia il ventinove
ottobre scorso atterrando all'
aeroporto di Camaguey dove
esibì il passaporto N. 370 al
nome di Salvador Luciano,
commerciante, regolarmente
visitato dal Consolato cubano
di Roma il sedici settembre
1946. Dall'ottobre ad oggi il
Luciano ha vissuto in un ele-
vante appartamento da lui af-
fittato annoverando nel quar-
tiere di Miramar, assieme a
due camerieri e due guardie
del corpo. È stato veduto fre-
quentare assiduamente le riu-
nioni ipiche dell'Avana e,
qualche volta, anche nei ri-
trovi notturni della città.

MEZZO MILIONE di dollari
per il popolo italiano è stato
raccolto privatamente negli Sta-
ti Uniti dall'Ente Americano
per l'Italia, presieduto dal giu-
dice Juvenal Marchisio. Si spe-
ra che il fondo raggiungerà pre-
sto il milione di dollari.

ITALIA

un dittatore quasi assoluto, senza oppo-

zione, nell'America e in

Extract from "ITALIA GIOVA" - 22.2.47

monarchist.

2A.

The Investigation Commission must not hurry

22/2/47

Dramatic Background to the Air Calamity at Terracina.

The "vox populi" at Guidonia says "sabotage": Count Luigi Dentice's mission in Egypt :: A Rome-Cairo air line was to be created and the Egyptian Government was to buy "S.M. 95's".

The "vox populi" which is also the "vox Dei", as heard at Guidonia from whose runway on the morning of 15th February the SM 95 took off which later crashed into the sea off Terracina, the "vox populi", as we were saying, says that the aircraft had been sabotaged.

The investigating commission set up by the government, before laying down its scheme of work and enquiries, made a point of declaring first of all that there was nothing sinister about it. But to be truthful, and in order that truth shall triumph, we should like to cooperate with this commission to whom we today dedicate the information which we have gathered from various sources.

1. The sky over Terracina was covered with clouds at the time of the accident. Even the summit of the Circeo was covered by a large black cloud. Eye witnesses state that they saw the aircraft approaching Terracina. Suddenly these witnesses saw the aircraft "slide at full speed" into the sea.
2. Shortly after its departure from Guidonia the aircraft radioed that it was flying "between two layers of cloud".

These are two indisputable facts.

The three suggestions that have so far been made about the cause of the accident are therefore out.

- a) ice formation on the wings which increased the weight of the aircraft until it went down
- b) fire on board
- c) pilot's error.

3339

have gathered from various sources.

1. The sky over Terracina was covered with clouds at the time of the accident. Even the summit of the Circeo was covered by a large black cloud. Eye witnesses state that they saw the aircraft approaching Terracina. Suddenly these witnesses saw the aircraft "slide at full speed" into the sea.

2. Shortly after its departure from Guidonia the aircraft radioed that it was flying "between two layers of cloud".

These are two indisputable facts.

The three suggestions that have so far been made about the cause of the accident are therefore out.

- a) ice formation on the wings which increased the weight of the aircraft until it went down
- b) fire on board
- c) pilot's error.

3339

The cause of the accident was therefore unexpected and the skill of the crew could do nothing about it. They did not even have the opportunity of turning off the gas which, in airman's jargon means to reduce the motors.

The British had never brought up any difficulties during the whole time identical types of aircraft were being experimentally flown by the R.A.F.

There was a fixed crew on board the SM 95. This means to say that the crew had had this aircraft since the day it took King Umberto to Lisbon into exile. Nothing strange had ever been noticed and the same aircraft had carried out numerous flights for the Air Ministry.

We have also approached airmen with millions of kilometers of flying to their credit who all exclude the possibility of pilot's error and admitted, instead, that something happened on board against which the crew could do nothing. The fact that the aircraft hit the water with its engines full on justifies this statement.

Yesterday we received a letter from the brother of Lt. Col. Count Dentice d'Acaddia, of a passenger who wanted to pass as "navigator" which we publish herewith:

"First of all the papers and then, yesterday, the Minister for Defence in the Costituente, Hon. Gasparotto, have stated that my brother Count Luigi Dentice d'Acaddia, ~~was~~ on board the aircraft SM 95 which crashed into the sea on 15th February, near Terracina, as the navigator to

The truth is this. My brother went, and the Egyptian Government and Italy conclude an aviation agreement between the Egyptian Government and the By this agreement a civil air line Rome-Cairo was to be started and the Egyptians were to purchase SM 95 aircraft necessary for traffic on this route. I thus knew

There was complete confidence between myself and Luigi. I thus knew of the reasons for his journeys and, in particular, of the mission which had been entrusted to him.

What I have already said, and that only, was the reason for my brother's flight. He was travelling with a civilian passport in civilian clothes. This passport would not have been given to him if he had been a member of the crew. It was intended in this way to avoid knowledge of his mission getting about, this mission which had such a tragic ending and which the investigating commission should be very careful about. I decided to come out into the open about it to put on record that, just as my brother heroically fulfilled his duty as a soldier at the service of his country under arms, today also, at peace he died for the good of his country which he loved so well.

In the face of this letter from Count Carlo Dentice di Accadia we decided it would be advisable to gather information about the affair from other sources.

By employing the Italian aircraft the running of the line from other sources would have been very economical: a SM 95 costs 120-130 million lire; a Lancaster costs 380 million; a Dakota costs 350-450 million according to its engines; a Constellation costs a little over half a billion. Even someone who knows nothing of air matters can understand that such a difference in cost can have considerable influence on an air line.

The history of these negotiations is as follows: When the SM 95 took the opera company to Cairo which was to play at the Royal Cairo Opera House, Count Luigi Dentice was on board the aircraft. Advantage was taken of this flight to send a person who had a mission with the Egyptian Government. After the opera's first flight we have some interesting particulars. The aircraft 338 had been deposited on the following morning the aircraft 338 revealed to us -

as my brother heroically fulfilled his duty as a soldier for the good of his country under arms, today also, at peace he died for the good of his country which he loved so well.

In the face of this letter from Count Carlo Dentice di Accadia we decided it would be advisable to gather information about the affair from other sources.

By employing the Italian aircraft the running of this airline would have been very economical: a SM 95 costs 120-130 million lire; a Lancaster costs 380 million; a Dakota costs 350-450 million according to its engines; a Constellation costs a little over half a billion. Even someone who knows nothing of air matters can understand that such a difference in cost can have considerable influence on an air line.

The history of these negotiations with the Egyptian Government is as follows: When the SM 95 took the opera company to Cairo which was to play at the Royal Cairo Opera House, Count Luigi Dentice was on board the aircraft. Advantage was taken of this flight to send a person who had a mission with the Egyptian Government. On the question of this first flight we have some interesting particulars. After the opera company had been deposited, on the following morning the aircraft proceeded to an airfield - whose name has not been revealed to us - where King Faruk and a large group of dignitaries of the Egyptian Court and members of the Government were present. On this airfield there were no installations and no foreign soldiers and no one could have approached it because the Egyptian Police had it well under guard. King Faruk expressed the desire to Col Dentice that the aircraft should carry out a flight with a number of the personalities present on board. Before the aircraft took off he approached the Captain of the aircraft and asked him to do an "amusing but not dangerous" flight, to put the wind up some of the passengers on board. And the pilot did what the King asked. When the aircraft landed it appears that many "Pashas" were in a slightly unrepresentable condition. Then King Faruk himself wanted to do a trip. And the aircraft had to carry out some complicated manoeuvres which delighted the King.

The negotiations then continued. On his arrival in Egypt Count Dentice d'Accadia was to conclude the agreement.

- 3 -

There are even some who state that a contract for the purchase of these aircraft by the Egyptian government was to be completed and signed.

A well-informed source has informed us that the crew and passengers of the aircraft which crashed at Terracina were not insured. On this point the Under Secretary for Air will be able to give us more information. We do not imagine that the Under Secretary's Office would have taken such serious responsibility on his own shoulders. In any case this is a fact which interests the families of all those who perished in the catastrophe.

In view of all the information which we have published it is all the more necessary that the investigation commission should not be in too much of a hurry to come to its conclusions.

In connection with this catastrophe there are too many obscure facts, and dramatic ones, we should like to add.

We hope that the Commission of investigation will be able to establish and publicize the responsibility for such a tremendous catastrophe.

JKM
3/3

3337

3337

pk m
3/3

Chad.
ns.

ITALIA Nuova - 22/2/1947.

Una copia L. 8

PUBBLICITÀ: prezzi per ann. di colonne oltre tasse governative: commerciali, cinema e spettacoli, necrologia L. 50; cronaca L. 60; finanziari, banche e legale L. 75; piccola pubblicità vedere alle rispettive rubriche.

Rivolgersi alla Società per la Pubblicità in Italia (S.P.I.) via del Parlamento n. 9 - Roma. Tel. 61372, 63946, 684093 e succursali

I manoscritti non si restituiscono

la nuova

10 1947

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA NON DEVE AVERE FRETTA

DRAMMATICI RETROSCENA DELLA SCIAGURA AEREA DI TERRACINA

La «vox populi» a Guidonia, è che c'è stato sabotaggio :: La missione in Egitto del conte Luigi Dentice di Accadia :: Doveva essere creata una linea aerea Roma-il Cairo e il Governo egiziano doveva acquistare dei «S. M. 95»

AN
10
ia
an
con
ter
ale
co
tel
ere
di
700
ay
an
me
al
a
te
na
me
te
le
la
no
a
la
no
ha
e
A
u
ri
e
he
n
e
la
30

La «vox populi», che è poi la «vox Dei», quale la si ascolta a Guidonia, dalla cui pista il mattino del 15 febbraio, decollò l'«S. M. 95» precipitato più tardi al largo di Terracina, la «vox populi», dicevamo, è che il velivolo abbia subito un atto di sabotaggio.

La Commissione d'inchiesta costituita dal Governo, prima ancora di stabilire il piano di lavoro e delle indagini, ha tenuto a dichiarare, a priori, che dolo non c'era stato. E noi ci auguriamo che ciò sia. Ma per la verità, perché la verità trionfi, noi desideriamo collaborare con la Commissione, alla quale oggi dedichiamo le informazioni che abbiamo assunto a diverse fonti.

1. — Il cielo di Terracina era sgombro di nubi, nell'ora in cui avvenne l'incidente. Soltanto la cima del Circeo era incappucciata da una grande nube nera. Testimoni oculari affermano di avere visto il velivolo che s'avvicinava alla zona di Terracina. D'improvviso gli stessi testimoni hanno visto il velivolo «infilarsi a pieno motore» nelle acque del mare.

2. — Il velivolo aveva comunicato per radio poco dopo la partenza da Guidonia, che navigava «tra due strati di nubi».

Questi che abbiamo riferito, sono fatti inoppugnabili. Cadono, in tal modo, le tre ipotesi che si erano fatte sulle cause dell'incidente:

a) formazioni di ghiaccio sulle ali che avrebbero appesantito il velivolo fino a farlo precipitare;

b) incendio a bordo;

c) errore di pilotaggio.

La causa dell'incidente è stata dunque improvvisa e contro di essa nulla ha potuto la capacità dell'equipaggio che neanche ha avuto la possibilità di togliere i gas, ciò che in gergo aviatorio significa dimi-

dia, era a bordo del velivolo «S. M. 95», precipitato il 15 febbraio nel cielo di Terracina, come «navigatore».

La verità è questa: mio fratello si era recato e si recava in Egitto per portare a conclusione un accordo aeronautico tra il Governo egiziano e l'Italia. Con tale accordo sarebbe stata istituita una linea aerea Roma-il Cairo. L'Egitto avrebbe acquistato gli apparecchi «S. M. 95» occorrenti per esercire in reciprocità con l'Italia, il traffico su detta linea.

Tra me e Luigi esisteva una confidenza assoluta per tutte le cose della nostra vita. Così seppi da lui le ragioni dei suoi viaggi e i particolari della missione che gli era stata affidata.

Questo che ho detto, e soltanto questo, era lo scopo del volo di mio fratello, il quale

viaggiava munito di un passaporto civile, in borghese. Passaporto che non gli sarebbe stato rilasciato se avesse fatto parte dell'equipaggio. Si è voluto in tal modo evitare che venisse risaputa la missione che gli era stata affidata e che si doveva purtroppo concludere con un tragico incidente sul quale la Commissione d'inchiesta dovrà vedere molto, ma molto chiaro. Ho tenuto ad uscire dal mio riserbo perché resti stabilito che come mio fratello ha in ogni tempo compiuto eroicamente il proprio dovere di soldato al servizio della Patria in armi, anche oggi, in pace, Egli è caduto per il bene del Paese, che tanto amava».

Dopo questa lettera del conte Carlo Dentice di Accadia, abbiamo ritenuto opportuno assumere ad altre fonti, informazioni sulla cosa.

Con l'impiego del velivolo italiano l'esercizio della linea sarebbe stato molto economico: un «S. M. 95» costa 120-130 milioni; un «Lancaster» — inglese — costa 380 milioni; un «Dakota» costa 350-450 milioni; a seconda dei motori installati a bordo: un «Constellation» poco più di mezzo miliardo. Anche un profano in cose d'aviazione capisce che tale differenza nei costi dei velivoli, incide profondamente su l'esercizio di una linea aerea.

I precedenti sulla trattativa con il Governo egiziano, sono questi. Quando l'«S. M. 95» trasportò al Cairo i componenti di una compagnia lirica, che doveva prodursi al Teatro Reale del Cairo, a bordo del velivolo si trovava

(continua in seconda pagina) 3336

IL SESTO CONTINENTE SCOPERTO DA BYRD

I ne

«M»
(Il
polai
una
cia
cana
dall'
to
che
svilup
sava

Una copia L. 8

PUBBLICITÀ: prezzi per mm di colonna, oltre fasce governative, commerciali, cinema e spettacoli, neurologie L. 50; cronaca L. 60; finanziari, banche e legale L. 75; piccola pubblicità vedere alle rispettive rubriche.

Rivolgarsi alla Società per la Pubblica
Italiana (S.P.I.) via del Parlamento n. 9 --
Roma. Tel. 61372, 63946, 684093 e succursali

I manoscritti non si restituiscono

LA COMMISSIONE D'INCHIESTA NON DEVE AVERE FRETTA

DRAMMATICI RETROSCENA DELLA SCIAGURA AEREA DI TERRACINA

La « vox populi » a Guidonia, è che c'è stato sabotaggio :: La missione in Egitto del conte Luigi Dentice di Accadia :: Doveva essere creata una linea aerea Roma-il Cairo e il Governo egiziano doveva acquistare dei « S. M. 95 »

La «voz populi», che è poi la «voz Dei», quale la si ascolta a Guidonia, dalla cui piastra il mattino del 15 febbraio decollò il velivolo, era a bordo del velivolo «S. M. 95», precipitato il 15 febbraio nel cielo di Terracina come «navigatore».

La verità è questa: mio fratello si era recato e si recava in Egitto per portare a conclusione un accordo aeronautico tra il Governo egiziano e l'Ita-

La Commissione d'inchiesta costituita dal Governo, prima ancora di stabilire il piano di lavoro e delle indagini, ha tenuto a dichiarare, a priori, che dato non c'era stato. E noi ci auguriamo che ciò sia. Ma per

la verità, perché la verità
trionfi, noi desideriamo colla-
borare con la Commissione, al-
la quale oggi dedichiamo le
informazioni che abbiamo es-
suto a diverse fonti.

1. — Il cielo di Terracina e-

Questo che ho detto, è soltanto questo, era lo scopo del voto di mio fratello, il quale

L SESTO CONTIN

701630

1990

STAY

viaggiava munito di un passaporto civile, in borghese. Passaporto che non gli sarebbe stato rilasciato se fosse

accogliendo la parte dell'equipaggio. Si è voluto in tal modo evitare che venisse risaputa la missione che gli era stata affidata e che si doveva purtroppo

concludere con un tragico incidente sul quale la Commissione d'inchiesta dovrà vedere molto, ma molto chiaro. Ho ritenuto ad uscire dal mio riparo perché resti stabilito che come mio fratello ha in ogni

Dopo questa lettera del conte Carlo Dentice di Accadia, che si era recato a Mosca, che tanto amava ».

Il Carlo Lentini di Acquad, ritenuto opportuno riassumere ad altre fonti, informazioni sulla cosa.

FOR INFORMATION: SHELL LOGS.

ENTE SODRETO

COLLEGE LINE

10

Con l'impiego del velivolo italiano l'esercizio della linea sarebbe stato molto economico. S. M. 95 a costo 170.000, un S. M. 95 a costo 170.

330 milioni; un « Lancus » inglese — costa 380 milioni; un « Dakota » costa 350 milioni; a seconda dei motori installati a bordo un

mezzo miliardo. Anche un progetto in caso d'evacuazione capitato che tale differenza nei costi dei veicoli, incide profondamente su l'esercizio di una linea aerea.

I precedenti sulle trattative con il Governo egiziano, sono questi. Quando l'8. M. 95, si trasportò al Cairo i componenti di una compagnia italiana, che doveva prendersi al Teatro Reale del Cairo, a bor-

do del veicolo si trovano:
(continua in seconda pagina)

DA PVED

DAVID

11

IL SESTO CONTINENTE SCOPERTO DA BVRD

336

IL SESTO CONTINENTE SCOPERTO DA RYRD

molto, ma molto chitto. E
tenuto ad uscire dal mio ri-
serbo perché resti stabilito che
come mio fratello ha in ogni
tempo compiuto eroicamente
il proprio dovere di soldato al
servizio della Patria in armi,
anche oggi in pace. Egli è ca-
duto per il bene del Paese, che
tanto amava.

Dopo questa lettera del con-
te Carlo Dentice di Accadia, io
abbiamo ritenuto opportuno
assumere ad altre fonti, in-
formazioni sulla cosa.

ovrebbe acquistato gli appe-
cchi e S. M. 95 a occorrenza per
eseguire in reciproca con-
fidenza, il traffico su detta li-
nea.

Tra me e Luigi esisteva una
confidenza assoluta per tutte
le cose della nostra vita. Così
seppi da lui le ragioni dei suoi
viaggi e i particolari della
missione che gli era stata af-
fidata.

Questo che ho detto, e sol-
tanto questo era lo scopo del
mio fratello, il quale

ancora di stabilire il piano di
lavoro e delle indagini, ha te-
nuto a dichiarare a priori, che
dallo non c'era stato. E noi ci
auguriamo che ciò sia. Ma per
la verità, perché la verità
tramfi, noi desideriamo colla-
borare con la Commissione, al-
la quale oggi dedichiamo le
informazioni che abbiamo as-
sunte a diverse fonti.

1. — Il cielo di Terracina è
in agguato di nubi, nell'ora
in cui avviene l'incidente.

Soltanto la cima del Circeo è
ra inappiccicata da una gran-
de nube nera. Testimoni ocu-
lari affermano di avere visto
il velivolo che s'avvicinava al-
la zona di Terracina. D'im-
provviso gli stessi testimoni
hanno visto il velivolo e infi-
larci a pieno motore nelle
acque del mare.

2. — Il velivolo aveva comu-
nicato per radio poco dopo la
partenza da Guidonia, che na-
vigava e tra due strati di
nubi.

Questi che abbiamo riferi-
to, sono fatti inoppugnabili.
Cadono, in tal modo, le tre
ipotesi che si erano fatte sul-
le cause dell'incidente:

a) formazione di ghiaccio
sulla ali che avrebbero appe-
santito il velivolo fino a far-
lo precipitare;

b) incendio a bordo;

c) errore di pilotaggio.

La causa dell'incidente è
stata dunque improvvisa e con-
tro di essa nulla ha potuto
la capacità dell'equipaggio che
neanche ha avuto la possibi-
lità di togliere i gas, ciò che in
gergo aviatore significa dimi-
nuire il volume dei motori.

Nessun inconveniente co-
vano rilevato gli inglesi per
tutto il tempo in cui identici
tipi di velivoli erano stati a-
dati dagli aviatori della R.A.F.
a scopo sperimentale.

A bordo dell'S. M. 95 si
trovava un equipaggio a fisso.

Un equipaggio, si vuol dire,
che aveva in consegna questo
velivolo col quale era stato
trasportato a Lisbona il Re
Umberto II il giorno in cui
decise di partire in esilio. Nes-
sun inconveniente si era mai
verificato a bordo e lo stesso
velivolo aveva compiuto nu-
merosissimi viaggi per conto
del Ministero dell'Aeronau-
tica.

Abbiamo avvicinato piloti
e militari dei chilometri vo-
lanti, i quali tutti hanno e-
sclusa la possibilità di un er-
rore di pilotaggio ed hanno
ammesso invece, che a bordo
sia accaduto qualcosa per cui
l'equipaggio non ha potuto fa-
re qualcosa per evitare il di-
stacco. Il fatto che il velivolo
sia precipitato in acqua a ple-
no motore giustifica questa ef-
fermazione.

Abbiamo ricevuto, ieri, la
lettera del fratello del tenen-
te col. conte Luigi Dentice
d'Accadia, di un passeggero
che si è voluto far passare
come « navigatore », che qui
pubbliciamo.

(continua in seconda pagina)

2336

Questo che ho detto, e so-
abbiamo ritenuto opportuno
tanto questo era lo scopo del
volo di mio fratello, il quale
formazioni sulla cosa.

IL SESTO CONTINENTE SCOPERTO DA BYRD

I ne

1. - Il club di Terra Santa è
ra sgombrato di nubi, nell'ora
in cui avviene l'incidente.
Soltanto la cima del Circo e-
ra incomparsa da una gran-
da nube nera. Testimoni ocu-
lari affermano di avere visto
il velivolo che s'avvicinava al-
la zona di Terra Santa. D'im-
provviso gli stessi testimoni
hanno visto il velivolo «infi-
larsi a pieno motore» nelle
acque del mare.

2. - Il velivolo aveva comu-
nicato per radio poco dopo la
partenza da Guidonia, che na-
vigava «tra due strati di
nubi».

Questi che abbiamo riferi-
to, sono fatti inoppugnabili.
C'è da dire, in tal modo, le tre
ipotesi che si erano fatte sul-
le cause dell'incidente:

a) informazioni di ghiaccio
sulle ali che avrebbero appes-
sinito il velivolo fino a far-
lo precipitare;

b) incendio a bordo;

c) errore di pilotaggio.

La causa dell'incidente è
stata dunque improvvisa e con-
tro di essa nulla ha potuto
la capacità dell'equipaggio che
neanche ha avuto la possibi-
lità di togliere i gas, ciò che in
gruppo avrebbe significato dimi-
nuire il consumo del motore.

Nessuna inconveniente ave-
vano rilevato gli inglesi per
tutto il tempo in cui identici
tipi di velivoli erano stati e-
sati dagli aviatori della R.A.F.
a scopo sperimentale.

A bordo dell'«S. M. 95» si
trovava un equipaggio «falso».
Un equipaggio, si può dire,
che aveva in consegna questo
velivolo col quale era stato
trasportato a Lisbona il Re
Umberto II il giorno in cui
decise di partire in esilio. Nes-
suno inconvenienti si era mai
verificato a bordo e lo stesso
velivolo aveva compiuto nu-
merosissimi viaggi per conto
del Ministero dell'Aeronau-
tica.

Abbiamo avvicinato piloti
e militari dei chilometri vo-
luti, i quali, tutti, hanno es-
clusa la possibilità di un er-
rore di pilotaggio ed hanno
ammesso invece, che a bordo
sia accaduto qualcosa per cui
l'equipaggio non ha potuto fa-
re qualcosa per evitare il di-
sastro. Il fatto che il velivolo
sia precipitato in acqua e che
no motore giustifica questa ef-
fermazione.

Abbiamo ricevuto, ieri, la
lettera del fratello del tenen-
te col conte Luigi Dentice
d'Accadia, di un passeggero
che si è voluto far passare
come «navigatore», che qui
pubblichiamo.

«I giornali prima, e ieri al-
la Costituente, il Ministro del-
la Difesa, on. Gasparotto, han-
no affermato che mio fratello,
conte Luigi Dentice di Acca-

«M
(Il
poia
una
che
ciana
dall'
to v
che
avvi
sare
il-
U
spio
hanc
mus
nel
di R
Sud.
Cont
per
nuov
grau
s, co
colpi
ghiac
gelat
mo
nità
Ne
sane
mer.
re gr
mini
accor
ghisa
vulca
gnosi
zioni
tenet
cio p
piti e
polar
dichi
Or
non
rabo
le te
scop
di r
cui
com
cora
i qu
mor
Vil
no
sima
mare

Extract from "L'UNITA'" - 21.2.47

Comment

Suspicious Air Traffic - Rome-Cairo-Lisbon

Nobile's Questions about the
Disaster at Terracina.

What is the background of the air disaster at Terracina? This question can now be brought up since Gen. Nobile raised it in the Costituente. Minister Gasparotto replied that the investigation of the crash had not yet been completed and that at this stage it was necessary to use military aircraft as there were no civil air lines.

In his reply Gen. Nobile made a few important points which throw an interesting light on the tragic journey of the SM 95.

Above all it is strange that - for want of an air line from Italy to Egypt - the Air Force should have used an aircraft which is normally used by the Ministry itself for private transport.

On the other hand air trips Rome-Cairo and Rome-Lisbon are very frequent and often, as in the present case, not justified by State reasons. And also, why, among others on board, do we find Col. Dentice d'Accadia, notoriously active exponent of the Neapolitan monarchist organisations?

A few papers have asserted that he was taken as navigator. That is excluded however. The pilot was Lt. VILLANI, a particularly brave and trustworthy pilot. Others said that Col. Dentice D'Accadia was going to Cairo to arrange for the creation of Italo-Egyptian air link; others that he was going to sell aircraft. Where is the truth in all this?

For some time there have been rumours about the journeys of military aircraft to Cairo and Lisbon. Regarding the latest ~~un-
official~~ flight it was asserted in Milan that the SM 95 was going to Egypt on a journey connected with the ex-King Vittorio Emanuele.

On the other hand air trips Rome-Cairo and Rome-Lisbon are very frequent and often, as in the present case, not justified by State reasons. And also, why, among others on board, do we find Col. Dentice d'Accadia, notoriously active exponent of the Neapolitan monarchist organisations?

A few papers have asserted that he was taken as navigator. That is excluded however. The pilot was Lt. VILLANI, a particularly brave and trustworthy pilot. Others said that Col. Dentice D'Accadia was going to Cairo to arrange for the creation of Italo-Egyptian air link; others that he was going to sell aircraft. Where is the truth in all this?

For some time there have been rumours about the journeys of a military aircraft to Cairo and Lisbon. Regarding the latest ~~un-identified~~ flight it was asserted in Milan that the SM 95 was going to Egypt on a journey connected with the ex-King Vittorio Emanuele.

And yet again: on the previous journey to Cairo the aircraft carried Col. Santini, Chief of the Intelligence Service of the Aeronautica; he should also have been on it when the catastrophe occurred but he was prevented from travelling owing to health reasons. It would be interesting to know the motives for this intense activity of the Intelligence Section outside Italy, now that the war is finished.

*Certainly Col. Dentice and Santini would have visited the
re. Royal family.*

*The fact remains, however, that the age was to fetch back the
Opera Company. Even Unità couldn't think up a good answer to
that one.*

Ind. 2/12.

Thanks - [Signature] 21/2

*pk m
3/3*

[Signature]

AL SERVIZIO DI S. M.?

Traffico aereo sospetto Roma - Cairo - Lisbona

Un'interrogazione di Nobile sul disastro di Terracina

Qual'è il retroscena del disastro aereo di Terracina? Si può ormai porre questa domanda, dopo che il gen. Nobile ha sollevato la questione alla Costituente con la sua interrogazione. Il ministro Gasparotto ha risposto dichiarando che l'inchiesta sulla sciagura non è stata portata a termine e che in questo periodo è necessario sopperire con apparecchi militari alle deficienze delle linee civili.

Nella sua replica il gen. Nobile ha fatto alcune importanti considerazioni che gettano una luce particolare sul viaggio, conclusosi tragicamente, del S. M. 95.

Innanzitutto è strano che — in mancanza d'una linea aerea Italia-Egitto — l'Aeronautica militare abbia messo a disposizione per un servizio privato di trasporto un aeroplano che normalmente faceva servizio per lo stesso Ministro.

D'altra parte, assai frequenti sono i viaggi aerei Roma-Cairo e Roma-Lisbona, e spesso, come nel caso in questione, non giustificati da alcuna necessità di Stato. E poi, perché a bordo si trovava tra gli altri il ten. col. Dentice d'Accadia notoriamente attivo esponente delle or-

ganizzazioni monarchiche napoletane?

Alcuni giornali hanno asserito che quest'ultimo era presente a bordo come navigatore. Ciò invece è escluso. Pilotava l'apparecchio il ten. Villani, valorosissimo pilota di sicuro affidamento. Altri hanno detto che il col. Dentice d'Accadia si recasse al Cairo per concordare la creazione d'un collegamento aereo italo-egiziano; altri, per vendere apparecchi. Cosa c'è di vero in tutto questo?

Da tempo circolano voci sui viaggi d'aerei militari al Cairo e a Lisbona. In merito all'ultimo disgraziato volo, si asseriva a Milano che il S. M. 95 si recasse in Egitto per un servizio gradito all'ex-re Vittorio Emanuele.

E ancora: Nel precedente viaggio al Cairo, l'apparecchio trasportò il col. Sanini, capo del Servizio Informazioni dell'Aeronautica; questi avrebbe dovuto partecipare anche al volo della catastrofe, se motivi di salute non gli lo avessero impedito. Sarebbe interessante conoscere i motivi di questa intensa attività del Servizio Informazioni fuori d'Italia, ora che la guerra è finita.

DI CRIMINALI AL PROCESSO DI VENEZIA

10617