

ACC

10000/135/776

135/776

AIRCRAFT CONSTRUCTION & REPAIR POLICY
APR. 1942; AUG. 1945 - DEC. 1946; MAY - AUG. 1947

Director:-

M. 8.

Reference enclosures. 61A & 61B.

In Para 2 of 61B aircraft R 56. are quoted & presume this is meant to be R 46, as we have no knowledge of a R 56. Presumably R 46 is referred to the prototype. may be by now completed, but no plans have been made to our knowledge to construct any number of these A/C.

The numbers of R 55 aircraft quoted in paras. 3. and 4. are wrong unless work is being done, and prepared of which we have no knowledge.

It is suggested that the WAF controller and Messrs. F.I.A.F. will be fully conversant with the situation.

M. Thompson by Am.
C.T.O.

Y- VIII - 47

Ministry of Defence (I.A.F.)

Cabinet of the Minister. Rome

Received letter reference AFB/824/Eng

Ten Permet

C.T.O. 5.
Ref Div 4 - Day with forward list
prior but nothing happens

23/10 *[Signature]*

Gapped 10/11 M. 6.

Director: HK copy given to OCHA press. HKM 11/14

Reference enclosure. 38A-E The firm concerned is a reputable firm who have in the past constructed aircraft for the RAF some of which are still in use. SAMAN200, 202. 204. Permission has been given to reveal firm to construct this type of light tourist aircraft (see enclosure 38A-B, (Macao 198308), COLLI 22, (ATOR 110)

AM. 6, SAI. SPORNO & TURISMO)

The view of the above remarks it is suggested that permission be given to construction of this aircraft.

[Signature] Thompson by (an CTO

12. IV. 47.

[Signature] 7.

concerned is a reputable firm who have in the
past constructed aircraft for the I.A.F. some of
which are still in use. SASSMAN200, 202. 204.
Permission has been given to several firms to
construct this type of light tourist aircraft (see
enclosure 35A-B, MACENIMB308, COLLI 221, CATOR110,
A.M. 6, SAI. SPORTIVO & TURISMO)
In view of the above remarks it is suggested
that permission be given to construct this aircraft.

W. Thompson by car CTO

12- IV. 47.

Deputs Jueda: ^{8/15} 7.

To see 49 A pl. C.S. J. L.
30/5

Registry - Refers envelope 6A. trans to the
 envelope to 824/2/ENG.
 This is a policy file whereas there are files
 for individual aircraft.

[Signature]
 Thompson by C.T.O.

22. VII. 46.

2/7

M. 2.

S.S.O. Suggest a copy of 9A be sent to Indian detachment.

[Signature]
 Thompson by C.T.O.

21. VII. 46

DIRECTOR C.T.O. *[Signature]* M. 3
 I will open with M. 3
 for M. 3 on my line. M. 3/10

I suggest no action is taken on envelope 17A
 as the figures don't seem to be correct.

the Gypsy Green 31 which is a normally aspirated
 engine is quoted at £2,340 whereas the
 Gypsy Green 51 which is a similar engine but
 moderately supercharged is quoted at £1,250 a
 difference of £1,090. In view of this I suggest
 we wait for the final list before forwarding
 anything on to either the I.A.M. or firms interested
 We might write to W. G. after asking for
 the final drawing list, attention

DIRECTOR (C.T.O.)
I will write with M-3
for, with my own
handwritten M-3

I suggest no action is taken on enclosure 17A
Quoted

as the figures don't seem to be correct.
The Gypsy Queen 31 which is a normally aspirated
engine is quoted at \$2340 whereas the
Gypsy Queen 51 which is a similar engine but
moderately supercharged is quoted at \$1,250 a
difference of \$1090. In view of this I suggest
we wait for the final bid before forwarding
anything on to either the I.A.M. or firms interested
We might write to by an offer asking for
confirmation of these prices drawing his attention
to the presumed error.

11- 5- 46
W. Thompson by C.A.
C.T.O.

M. 4.

DIRECTOR

I have discussed enclosure 21A with Col. Prentiss,
and suggest we do not forward any prices to
either the I.A.M. or interested firms until the prices
of the Gypsy Queen 31 & 51 are confirmed. I think we
should ask better to pressure until his inquiries.
Somers 1970

22- 5- 46

63A

From:- Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, APO 794.
 To :- Allied Force Headquarters, APO 512. (Attn: M.A.A.O., Secretariat).
 Date:- 12th August, 1947.
 Ref :- AFB/824/Eng.

CONFIDENTIAL.SALE OF AIRCRAFT TO FOREIGN POWERS.

-62A

Your letter WAO 4215 dated 1st August, 1947.

2. As already reported FIAT's have sold 45 G/55 aircraft to the Argentine. These planes are to be equipped with Daimler-Benz engines as an interim measure, later Rolls Royce Merlin engines are being substituted. It is quite possible that this order may be increased.

3. In addition to the G/55 aircraft, it is believed that the Argentine have also placed a small order for G/46 training aircraft; this is a light type suitable for elementary training. It is also anticipated that the Italian Air Force themselves will place small orders for both G/55 and G/46 aircraft for Air Force training purposes.

4. We have no knowledge of the sale of aircraft to Spain. We do, however, know that it has been reluctantly agreed that no steps will be taken to prevent the Italians selling Daimler-Benz engines to Spain.

5. As regards technical help for the Argentine, it is confirmed that the Italian aircraft industry are doing all in their power to become technical advisors and supervisors to the Argentine Government and it is for this reason that a party, representative of the Italian aircraft industry, toured the Argentine recently. As a result two projects are under consideration:-

- (a) A wooden airframe factory for the construction of sporting models and transport aircraft of Argentine design. This is sponsored by CAIPROMI's and likely to be finalised in the near future.
- (b) A metal airframe and engine factory for either turbo or reciprocating engines. This is still under consideration and is likely to be sponsored by the Italian aircraft industry as a whole, headed by FIAT's.

6. Concurrently with this they are also trying to arrange with the Argentine for the employment of as many Italian technicians as possible. As you are aware

3. In addition to the C/55 aircraft, it is believed that the Argentine have also placed a small order for C/46 training aircraft; this is a light type suitable for elementary training. It is also anticipated that the Italian Air Force themselves will place small orders for both C/55 and C/46 aircraft for Air Force training purposes.

4. We have no knowledge of the sale of aircraft to Spain. We do, however, know that it has been reluctantly agreed that no steps will be taken to prevent the Italians selling Daimler-Benz engines to Spain.

5. As regards technical help for the Argentine, it is confirmed that the Italian aircraft industry are doing all in their power to become technical advisors and supervisors to the Argentine Government and it is for this reason that a party, representative of the Italian aircraft industry, toured the Argentine recently. As a result two projects are under consideration:-

- (a) A wooden airframe factory for the construction of sporting models and transport aircraft of Argentine design. This is sponsored by CARROZZI's and likely to be finalised in the near future.
- (b) A metal airframe and engine factory for either turbo or reciprocating engines. This is still under consideration and is likely to be sponsored by the Italian aircraft industry as a whole, headed by FIAT's.

6. Concurrently with this they are also trying to arrange with the Argentine for the employment of as many Italian technicians as possible. As you are aware there is a big surplus in Italy owing to the lack of activity in the Italian aircraft factories. The first fruits of this have been that ZAPATA, chief designer of BRIDA's and an outstanding figure in Italian aeronautical design circles, has been appointed chief technical advisor to the Argentine Air Force. Naturally he was accompanied by a party of technicians.

Good
To see
March 12/18

Lab
 AG. FISHER,
 AIR COMMODORE,
 DIRECTOR,
 AIR FORCES BRANCH,
 A.F.I.C., APO 794.

CONFIDENTIAL

From : MAAC Allied Force Headquarters
To : Air Forces Branch AFHQ
Date : 1 August 1947
Ref : MAAC 4215

62A

Sale of Aeroplanes to Foreign Powers

Your comments are requested on the enclosed copy of Intelligence report from C.I.C. Milan Detachment Zone 3 US Army.

S.J.B. Hamilton

S.J.B. HAMILTON
Wing Commander
Secretary to the
Mediterranean Allied Air Committee

3584
8/2
824/046

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL
 COUNTER INTELLIGENCE CORPS
 MILAN DETACHMENT, ZONE 3
 APO 512 U.S. ARMY

TRUE COPY

GS/aar
 16 June 1947

623

MEMORANDUM FOR THE OFFICER IN CHARGE:

SUBJECT: Sale of Aeroplanes to Foreign Powers.

RE : Investigation.

1. Pursuant to instructions received from Supervising Agent, 426th CIC Det., Zone 3, this Agent investigated the reported production and subsequent sale of planes (FIAT) to foreign powers, with the following results.

2. About 1 May 1947, the FIAT AERONAUTICA of Corso Francia, TURIN, sold approximately 50 planes, Type G-56 to Spain. These planes reach a maximum speed of 200 Km/Hour and are to be used for training purposes.

3. The same firm is reported as having shipped 150 planes of the Type G-55 to the Argentina government about a month ago. This shipment was accompanied by some Italian personnel who are to assemble the planes in Argentina.

4. In addition to the order mentioned in Para. #3, the Argentine government placed an order with the FIAT AERONAUTICA for 50 more pursuit planes of the Type G-55. These planes are to be sold for about Lire 2,000,000. At the present time these planes are in construction.

5. It is reliably reported that eight technicians of the FIAT AERONAUTICA, headed by the engineer CUS, have left Italy for Argentina. CUS is extremely well known in Italian aeronautical circles.

AGENTS COMMENTS:

The above information is by no means exhaustive. As soon as more information is known it will be forwarded.

s/GERHARD SCHLESSINGER

GERHARD SCHLESSINGER
 Special Agent, CIC.

APPROVED:

s/HENRY B. INGARGIOLA

HENRY B. INGARGIOLA
 Supervising Agent,
 Zone III, Milan.

DISTRIBUTION:

Chief, CIC MTOUSA	1
AC of S, G-2, MTOUSA	3
CIC, Zone 5	1
C.O., CIC, TRUST	1
Files	1

CONFIDENTIAL

61A

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,

AIR FORCES BRANCH,

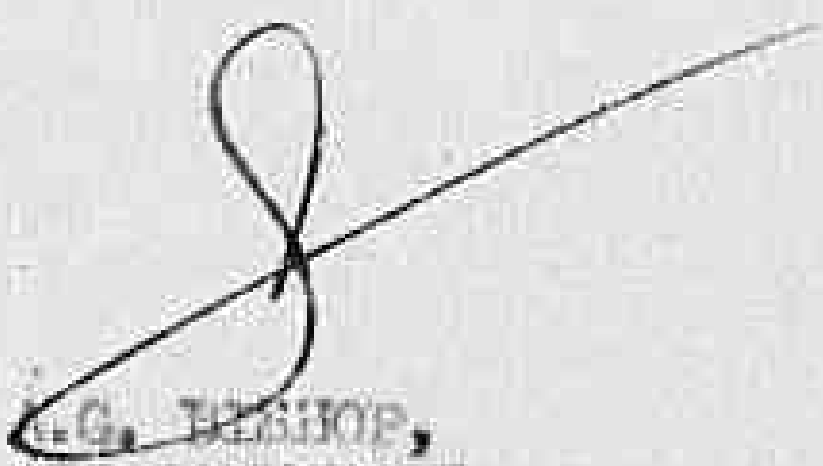
APO 794.

Reference:- AFB/824/Eng.

Date:- 7th July, 1947.

SALE OF FLYING AIRCRAFT TO ARGENTINE
GOVERNMENT.

With reference to your letter No. 17452/971 Coll, dated 29th
June, 1947, by this time you will have received my letter of even
reference dated 26th June, 1947, which gives you the information you
require.


A.G. BERNHOP,
AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q., APO 794.

Italian Ministry of Defence (Air),
Cabinet of the Minister,
R O M E

60A(7)

From : Ministry of the Italian Air Force
 To : A.F.B. A.F.H.Q.
 Ref. : 17452/971 Coll
 Date : 29th June 1947

FIAT AIRCRAFT FOR THE ARGENTINE GOVERNMENT

53^a

In reply to letter AFB/824/Esp dated 7/6/47

- 1) The Fiat Factory has been informed not to make any further consignments until ordered to do so.
- 2) A necessary condition, in supplying these aircraft, was that the Fiat Factory consign the Argentine Government at least 10 aircraft at a date determined by the fact that these were to taken part in the Air Manifestation to be held at Buenos Ayres on 9th July .
 Consequently, the Fiat Firm, having informed you about the agreement and the consignment of the first 10 aircraft with letters dated 12th May and 31st May, believes everything to be in order.
- 3) We hope to be granted authority to continue the above mentioned consignments in the near future.

1) further consignments until ordered to do so.

2) A necessary condition, in supplying these aircraft, was that the Fiat Factory consign the Argentine Government at least 10 aircraft at a date determined by the fact that these were to taken part in the Air Manifestation to be held at Buenos Ayres on 9th July .

Consequently, the Fiat Firm, having informed you about the agreement and the consignment of the first 10 aircraft with letters dated 12th May and 31st May, believes everything to be in order.

3) We hope to be granted authority to continue the above mentioned consignments in the near future.

THE GENERAL SECRETARY

Translated by L.A.C. COSTIGAN



MINISTERO DELL'AERONAUTICA

SEGRETERIA GENERALE
IL MINISTRO

Roma 29 GIU 1947

19 60^AAl ALLIED FORCES H.Q.
AIR FORCES MANCHTramite Ufficio Collegamento = S E D E

Prot. n.

17452

Allegati

971 Bull

Risposte al f.° del

N.

OGGETTO: Aerei Fiat per il Governo Argentino. =

Rispondo al foglio n. AFB/824/Esp. del 7 c.m. =

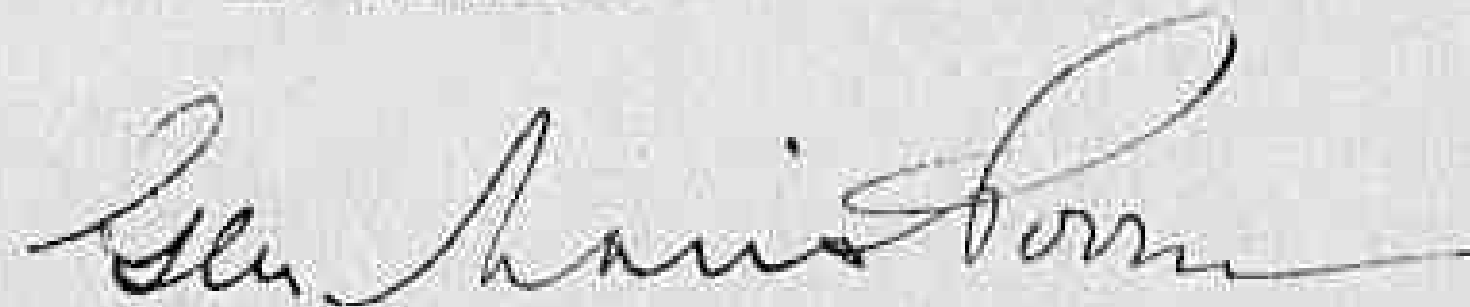
1. - La Ditta Fiat è stata informata di non effettuare ulteriori consegne fino a nuovo ordine.
2. - Condizione necessaria, per effettuare la fornitura, era la consegna da parte Fiat al Governo Argentino di un minimo di 10 velivoli, in tempo utile per partecipare alla manifestazione aviatoria che avrà luogo a Buenos Aires il 9 luglio p.v.

In conseguenza la Ditta Fiat ha creduto d'agire in buona fede effettuando la spedizione dei primi 10 aeroplani, avendo reso edotto codesto H.Q. con lettere del 12 maggio e del 31 maggio u/s. dell'accordo stipulato e delle spedizioni effettuate.

3. - Si nutre fiducia di poter presto ricevere il benestare per il proseguimento della fornitura in oggetto. =

d'ordine

IL SEGRETARIO GENERALE ff.



59A

FROM: AIR COMMODORE A.G. BISHOP, C.B.E., A.F.C.

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,

AIR FORCES MARCH,

APO 794.

27th June, 1947.

AFB/824/ENG.

Dear

58

The attached copy of a letter on the subject of
G.55's for the Argentine Government is forwarded for your information.

Yours sincerely,



Mr. Cope,
British Embassy,
R O M E

filed
3/6

1

58A

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,

AIR FORCES BRANCH,

APO 794.

Reference: AFB/12/Eng.

Date: 26th June, 1947.

SALE OF FIAT G.55 AIRCRAFT TO ARGENTINE
GOVERNMENT.

57P 53B

With reference to my letter of even reference dated 7th June, 1947, I have been informed by SAC/SED this morning that whilst he does not specifically give approval to this transaction, he will not take any action to prevent the completion by the FIAT Company of Milan of their contract with the Argentine Government to deliver 45 G.55 training aircraft.

2. In passing you this information I must sound a warning note as to the future when the Peace Treaty has been ratified. It has not yet been clarified whether a contract of this nature will not be in contravention of Article 53; it will be a question for the Treaty Enforcement Officers working under the Council of the Ambassadors to decide. SAC/SED's notification on this question must not therefore be quoted as a precedent in the future.

A.C. Bishop
A.C. BISHOP,
AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q., APO 794.

Ministry of Defence (Air),
Cabinet of the Minister,
R O M E.

f/km
30/6

MESSAGEFORM		MESSAGE CENTER No. 5858	TRANSMITTING MEANS 1	CRYPTOGRAPH OR CLEAR TEXT 1442
CALLS V	STA. SER. NO. NR	PRECEDENCE PRIORITY	TRANSMISSION INSTRUCTIONS AIR FORCE	ORIGINATOR 57A
ACTION		INFORMATION	EXEMPT	OPERATING SIGNALS
SPACE ABOVE FOR SIGNAL CENTER ONLY				
FROM: (Originator) FROM MAAC.			SECURITY CLASSIFICATION SECRET	
ACTION TO: AIR FORCES BRANCH AFHQ ROME			PRECEDENCE FOR ACTION INFORMATION	
INFORMATION TO:			☐ ORIGINAL MESSAGE REFERS TO ANOTHER MESSAGE IDENTIFICATION CLASSIFICATION	
FROM MAAC. REFERENCE YOUR OBOE ABLE THREE TWO FOUR OF SEVEN JUNE. ~~PAREN~~ MTOUSA REF NR F 76671 ACTION TO AIR FORCES BRANCH AFHQ ROME SIGNED SACMED CITE FHGCT. THIS HEADQUARTERS, WHILE NOT SPECIFICALLY APPROVING THE TRANSACTION, WILL NOT RPT NOT TAKE ACTION TO PREVENT THE COMPETITION, BY THE FIAT RPT FIAT COMPANY OF MILAN, OF THEIR CONTRACT WITH THE ARGENTINE GOVERNMENT TO DELIVER FOUR FIVE GEORGE HYPEN FIVE FIVE TRAINING AIR CRAFT.				
SECURITY CLASSIFICATION SECRET			AUTHORIZATION 261635.	
ORIGINATING AGENCY			SIGNATURE	
SYMBOL		DATE-TIME GROUP	OFFICIAL TITLE	
PAGE		OF		

From : Italian Air Ministry
Cabinet of the Minister

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

Ref. : 15326

Date : 7th June 1947

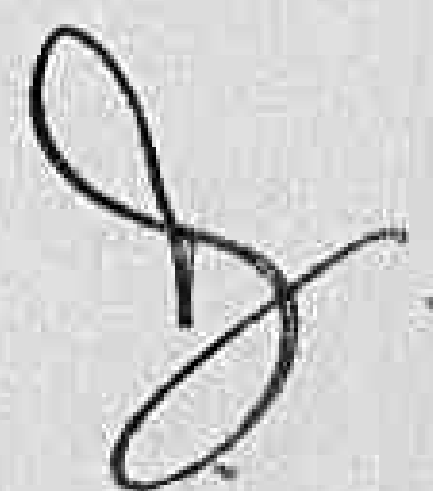
56 A
(T)

FURNISHING FIAT TRAINING AIRCRAFT TO THE ARGENTINE
GOVERNMENT.

Following letter No. 13172 dated 15th May 1947 we hereby forward you a copy of letter 12138 dated 31st on the above subject, which we received from the FIAT Company.

by order

THE GENERAL SECRETARY



Translated by L.A.C. DOSI

FIAT COMPANY

Turin, 31st May 1947

To : Minister of Defence I.A.F.
Cabinet

G. 55 ARGENTINA

We hereby forward you the attached letter, dated 31st May addressed to the Allied Commission, regarding the shipping of the first ten aircraft of the Government of the Argentine Republic.

As regards said shipping we have to add that they had to be carried out with great speed in order to make use of the small number of ships available for this type of cargo. This necessitated further arrangements to avoid considerable delay which would endanger the contract made with the Argentine Government.

We have deemed it our duty to inform you of the above.

FIAT COMPANY

11 7 2 0

addressed to the Allied Commission, regarding the shipping of the first ten aircraft of the Government of the Argentine Republic.

As regards said shipping we have to add that they had to be carried out with great speed in order to make use of the small number of ships available for this type of cargo. This necessitated further arrangements to avoid considerable delay which would endanger the contract made with the Argentine Government.

We have deemed it our duty to inform you of the above.

FIAT COMPANY

Translated by L.A.C. DESI

FIAT COMPANY

Turin, 31st May 1947

To : ALLIED COMMISSION

Following our previous letter dated 12th May we hereby confirm that the first five G. 55 aircraft, in accordance with the agreement concluded with the Government of the Argentine Republic were shipped on the 18th May. On the 26th another five aircraft were sent.

We have deemed it our duty to inform you of the above.

Regards

FIAT COMPANY

Translated by L.A.C. COSTIGAN

MINISTERO DELL'AERONAUTICA
GABINETTO DEL MINISTRO

Segreteria

Prot. N. **15326**

Roma, 7 GIU 1947

ALL'A.F.M.S. AIR FORCES BRANCH
(Tramite Ufficio di Collegamento)

- R O M A -

OGGETTO: Fornitura aerei F.I.A.T. da allenamento
al Governo Argentino. -

A seguito del foglio n. 13172, in data
15 maggio u.s., si trasmette copia del foglio
12138, in data 31 stesso mese, nell'oggetto a
margine, pervenuto dalla Ditta F.I.A.T.-

d'ordine
IL SEGRETARIO GENERALE f.f.

G. Rancosini

Montoye



SOCIETÀ PER AZIONI

DIREZIONE

12120

56 B

TORINO 31 Maggio 1947
Corso IV Novembre, 300

On/le COMMISSIONE ALLEATA

R O M A

Facciamo seguito alla nostra comunicazione in data 12 corrente per confermare a cotesta On/le Commissione che i primi 5 velivoli G. 55, di cui al contratto concluso con il Governo della Repubblica Argentina, sono stati spediti il 18 corrente e per informare che agli stessi abbiamo fatto seguire altri 5 apparecchi in data 26 stesso mese.

Quanto sopra abbiamo ritenuto nostro dovere dare conoscenza.

Con la massima osservanza.

FIAT

SOCIETÀ PER AZIONI

Ing. E. Perelli

FIAT

SOCIETÀ PER AZIONI

DIREZIONE

12133

Mod. 3763

56 C.

TORINO 31 Maggio 1947
Corso IV Novembre, 300riservataOn.le MINISTERO DELLA DIFESA - AERONAUTICA
GabinettoR O M AG.55 Argentina

Ci preghiamo trasmettere, allegata alla presente, lettera in data odierna diretta alla Commissione Alleata, in merito all'avvenuta spedizione dei primi dieci apparecchi al Governo della Repubblica Argentina.

Per quanto riguarda tali spedizioni, dobbiamo aggiungere che le stesse le abbiamo dovute effettuare tempestivamente per poter usufruire dei pochi piroscafi disponibili per il carico, per cui si sono dovuti prendere immediati e precisi accordi onde evitare notevoli ritardi che avrebbero potuto mettere in pericolo la attuazione dell'accordo.

Abbiamo ritenuto nostro dovere dare conoscenza di quanto sopra per quanto del caso.

Con osservanza.

FIAT
SOCIETÀ PER AZIONI

(Dott. B. Perotti)



SECRET 55A.

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,

AIR FORCES BRANCH,

A P O 794.

9th June, 1947.

APP/824. King.

FLAT AIRCRAFT TO THE ARGENTINE GOVERNMENT.

Further to this Branch Signal OA 324 dated 7th June, I beg to confirm that a letter was received A.M. 7th June (dated 31st May) from the P.I.A.T. Company stating that

- (a) 10 Aircraft had been shipped; 5 on the 18th May and 5 on the 26th May.
- and (b) They thought it their duty to inform us of the fact.

This was quickly followed by a letter from the Ministry of Defence (Air) who had obviously just been informed of the matter themselves with the added detail that H.I.A.T.s had been forced to take this action as:-

- (a) Shipping space was scarce.
- and (b) Delay would have compromised the contract.

3. On receipt I sent over by hand a letter to the Ministry telling them to :-

- (a) Stop further deliveries at once,
- and (b) Forward a report as to the circumstances in which delivery had commenced ahead of approval.

4. Information on this contract was first furnished by P.I.A.T. Company on 13th May direct to this office. To help the Company, we took action in our letter of even number dated 14th May without waiting for

to confirm that a letter was received A.M. 7th June (dated 31st May) from the F.I.A.F. Company stating that

- (a) 10 Aircraft had been shipped; 5 on the 18th May and 5 on the 26th May.
- and (b) They thought it their duty to inform us of the fact.

2. This was quickly followed by a letter from the Ministry of Defence (Air) who had obviously just been informed of the matter involves with the added detail that F.I.A.F.s had been forced to take this action as:-

- (a) Shipping space was scarce.
- and (b) Delay would have compromised the contract.

3. On receipt I sent over by hand a letter to the Ministry telling them to :-

- (a) Stop further deliveries at once.
- and (b) Forward a report as to the circumstances in which delivery had commenced ahead of approval.

4. Information on this contract was first furnished by F.I.A.F. Company on 13th May direct to this office. To help the Company, we took action in our letter of even number dated 14th May without waiting for receipt of the information through the normal correct official channel: The Ministry. The latter application did not materialise until the 20th May approximately. At the time F.I.A.F. representative was warned that there was no prospect of a decision being given in time to permit of the first shipment being made.

5. The dates involved are rather significant and reveal that shipping space for both consignments must have been reserved ahead of approval being requested. Whilst the cases for the first shipment must have been moved to the docks at Genoa ahead of that date.

6. Without being aware as yet of the full facts I rather suspect that :-

- (a) The postponement of "a" day which at one time was generally thought to be definitely - 10th April *1947*.
- (b) The F.I.A.F. Company are so anxious for work to keep their machinery and personnel employed that they gambled on approval being given to the contract.

7. The legality of the contract under Clause 53 of the Pe Treaty is undoubtedly a moot point; in our view to class, in 1947, 55 unarmed trainers as war material under the terms of the Treaty is

rather/

- 2 -

stretching a point as by European standards these aircraft, even when armed, are obsolete particularly as they are being supplied to the Argentine who are publicly reported as arming with Meteors for their first line strength.

C. If I might venture a recommendation, I would suggest condoning the matter in view of all the circumstances by approving the contract as a special case but stating that no further contracts for the export of aircraft are to be made pending consideration of the Terms of Clause 53 by the Treaty Enforcement Officers working under the Council of Ambassadors to whom the point can be specifically referred.

P.S. I am informed that an Export Licence has to be obtained from the Ministry of Foreign Commerce.

as Sir
A.G. BISHOP,
AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q. APO. 724.

Allied Force Headquarters,
for Mediterranean Allied Air Committee
Secretariat,
L E G H O R N.

54A

AIR FORCES BRANCH, ALLIED FORCE H.Q. APO. 794. 07. B. June.

ALLIED FORCE H.Q. FOR M.A.A.C. SECRETARIAT. LEGHORN.

S E C R E T.

OA. 324.

REFERENCE THIS BRANCH LETTER NO. AFB/824/ENG. DATED 14TH MAY 1947,
AM NOW INFORMED THAT F.I.A.T. SHIPPED FROM GENOA ON 18TH MAY THE FIRST
FIVE G. 55 AIRCRAFT AND A FURTHER FIVE ON MAY 26TH (.) HAVE INSTRUCTED
MINISTRY OF DEFENCE TO STOP FURTHER SHIPMENTS IMMEDIATELY AND TO FORWARD
A REPORT AS TO HOW THIS COULD HAPPEN WHILST REQUEST FOR PERMISSION WAS
STILL UNDER CONSIDERATION (.)

AFB/824/Eng.

IMPORTANT.

DIRECTOR, A.F.B.

426.

A.G. BISHOP, A/CDRE.

A.G. BISHOP, A/CDRE.

53A

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,

AIR FORCES BRANCH,

A.F.O. 794.

7th June, 1947.

AFB/324/Eng.PLANE AIRCRAFT FOR THE ARGENTINE GOVERNMENT.

Reference my letter of even number dated 4th June, 1947
I am now informed by Messrs. F.I.A.T. that already aircraft have
been exported to the Argentine to implement this Contract although
permission to do so has not as yet been given by the Supreme Allied
Commander.

2.

I must request you therefore to:-

- (a) Inform the F.I.A.T. Company immediately that no
further deliveries are to take place until further
notice.

and (b) Forward a report as to how it was possible for
F.I.A.T. to take this action whilst their request for permission to
accept the contract was still under consideration.

A.G. BIRCH,
AIR COMMODORE,
DEPUTY,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.O. 794.

Ministry of Defence (I.A.F.)
Cabinet of the Minister,
Rome.

C O P Y12138

May 31st 1947

52 A
(7)CONFIDENTIAL

To: AIR MINISTRY - CABINET

G.55 FOR ARGENTINA

Attached to this you will find a letter, dated May 31st, concerning the shipment of the first ten A/C to the Government of the Argentine Republic.

As far as the shipments in question are concerned we must let you know that we have been forced not to delay them because of the very limited number of ships available. Any delay would have probably compromised the deal.

We have thought it our duty to keep you informed of the above.

FIAT
SOCIETA' PER AZIONI
DOTT.B. PEROTTI

12120

C O P I A

May 31st 1947

52 B
(T)

Hon. ALLIED COMMISSION

It follows our information of May 12th and we confirm now that the first 5 G 55 of the contract we made with the Government of the Argentine Republic have been shipped on May 18th, and that further five have been shipped on May 26th.

Of the above we thought it our duty to keep you informed.

FIAT
SOCIETA' per AZIONI
Dott. E. PEROTTI

FIAT

COPIA

12633

31 Maggio 1947

52A

riservata

On.le MINISTERO DELLA DIFESA - AERONAUTICA
Gabinetto

R O M AG.55 Argentina

Ci proponiamo trasmettere, alligata alla presente, lettera in data odierna diretta alla Commissione Alleata, in merito all'avvenuta spedizione dei primi dieci apparecchi al Governo della Repubblica Argentina.

Per quanto riguarda tali spedizioni, dobbiamo aggiungere che le stesse le abbiamo dovute effettuare tempestivamente per poter usufruire dei pochi piroscafi disponibili per il carico, per cui si sono dovuti prendere immediati e precisi accordi onde evitare notevoli ritardi che avrebbero potuto mettere in pericolo la attuazione dell'accordo.

Abbiamo ritenuto nostro dovere dare conoscenza di quanto sopra per quanto del caso.

Con osservanza.

FIAT
SOCIETA PER AZIONI

[Signature]

Received on June 7 - 0930 hrs

[Signature]

FIAT

C O P I A

31 Maggio 1947

52 B.

On/le COMMISSIONE ALLEATA

R O M A

Facciamo seguito alla nostra comunicazione in data 12 corrente per confermare a cotesta On/le Commissione che i primi 5 velivoli G. 55, di cui al contratto concluso con il Governo della Repubblica Argentina, sono stati spediti il 18 corrente e per informare che agli stessi abbiamo fatto seguire altri 5 apparecchi in data 26 stesso mese.

Quanto sopra abbiamo ritenuto nostro dovere dare conoscenza.

Con la massima osservanza.

FIAT
ATA PER AZIONI
[Signature]

51A.

ALLIED FORCE HEADQUARTERS,
AIR FORCES BRANCH,
A.P.O. 794.

ATV/82/Eng.

4th June, 1947.

FIAT AIRCRAFT FOR THE ARGENTINA GOVERNMENT.

I regret that it is not possible to reply to your letter No. 13172/755 Coll dated 15th May, 1947 as yet.

2. The fact of the matter is that it is a moot point whether or not this contract infringes the provisions of Article 55 of the Peace Treaty and this aspect of the matter is receiving detailed consideration by the appropriate authorities.

A.G. Bishop

A.G. BISHOP,
AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.P.H.C. AFO. 794.

Ministry of Defence (I.A.F.)
Cabinet of the Minister,
R.O.M.E.

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
G 5 SECTION
LIAISON & CIVIL AFFAIRS BRANCH

INCOMING MESSAGE

Originator's Reference: ~~WAR-X~~ 98965

Message Centre No: 553

Date/Time of Origin: MAY 262302Z

Date Time Rec'd: MAY 301030

Precedence: ROUTINE

FROM: WAR FROM AFAGE SIGNED SPAATX

TO: ~~AIR FORCE~~ ~~INFO: STATE DEPT~~ ~~US POLAD~~ ~~AGOS~~

RESTRICTED:

1. REFERENCE LEGHORN 82 USMA ROME FOR STILLWELL INVESTIGATION AND REPORT DESIRED ON ADVICE FROM U S P O L A D CA LEGHORN, THAT FIAT HAS RECENTLY CONCLUDED CONTRACT FOR FURNISHING OF 45 C-552-SEATER AND SINGLE-SEATER AIRCRAFT FOR TRAINING PURPOSES TO ARGENTINE GOVERNMENT DELIVERY SCHEDULE OF CONTRACT REPORTEDLY CALLED FOR 5 AIRCRAFT BY MAY 18 AND BALANCE BY MARCH NEXT YEAR. UNDERSTANDING IS THAT CONTRACT IS ON BARTER BASIS WITH PAYMENT IN KIND.
2. AIRFORCES BRANCH ROME INCLINED TO CONSENT TO CONTRACT IN VIEW OF ASSISTANCE TO ITALIAN REHABILITATION.
3. U S P O L A D , LEGHORN , WITHHELD HIS VIEWS PENDING INSTRUCTIONS FROM STATE. A F H Q HAS ACKNOWLEDGED AIR FORCES BRANCH QUERY.
4. WORKING LEVELS STATE AND AG WAR IS THAT CONTRACT MIGHT NOT BE PERMISSIBLE UNDER TREATY ARTICLE 53 IF AIRCRAFT INVOLVED ARE MILITARY TRAINERS BY INFORMAL AGREEMENT WITH STATE YOUR COMMENTS AS REQUESTED ABOVE ARE DESIRED FOR FORMULATION OF POSITION.

M/C NOTE : THIS IS A CORRECTED COPY OF 531.

ACTION P & C INFO: AIR FORCES / US POLAD AGOS

File as

ALLIED FORCE HEADQUARTERS
G 5 SECTION
LIAISON & CIVIL AFFAIRS BRANCH

INCOMING MESSAGE

4 A
AIR FORCE
49A

Originator's Reference: WAR X 0665
Date/Time of Origin: MAY 262301Z

Message Centre No: 531
Date Time Rec'd: MAY 280950
Precedence: PRIORITY

FROM: WAR AFACE SIGNED SPATS
TO: US EMBASSY LEGHORN, G-5 AFAC ROOM

RESTRICTED:

REFERENCE LEGHORN 82 URG. HOME FOR STILLWELL INVESTIGATION AND REPORT
DESIRED ON ADVICE FROM U S P O L A D, LEGHORN, THAT FIAT HAS RECENTLY
CONCLUDED CONTRACT FOR PURSHING OF 45 G-552-SEATER AND SINGLE-SEATER
AIRCRAFT FOR TRAINING PURPOSES TO ARGENTINE GOVERNMENT. DELIVERY SCHEDULE
OF CONTRACT REPORTEDLY CALLED FOR 5 AIRCRAFT BY MAY 18 AND BALANCE BY
MARCH NEXT YEAR. UNDERSTANDING IS THAT CONTRACT IS ON RENTER BASIS WITH
PAYMENT IN KIND.

2. AIRFORCES BRANCH ROME INCLINED TO CONSENT TO CONTRACT IN VIEW OF
ASSISTANCE TO ITALIAN REHABILITATION. - 48A

3. U S P O L A D, LEGHORN WITH HELD HIS VIEWS PENDING INSTRUCTIONS FROM
STATE. A F H Q HAS ACKNOWLEDGED AIR FORCES BRANCH QUERY.

4. WORKING LEVELS STATE AND AG WAR IT THAT CONTRACT MIGHT NOT BE PERMISSIBLE
UNDER TREATY ARTICLE 53 IF AIRCRAFT INVOLVED ARE MILITARY TRAINERS.

5. BY DESIRED FOR FORMULATION OF POSITION.

ACTION	P & C
INFO	A G O S
	AIR FORCES BRANCH
	US POLAD

*Whether or not
Article 53 prohibits
this is a most
point of great
importance to the Italian
As July 30/5*



RESTRICTED

*For Filing**48A*

Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, APO 794.

:- Allied Force Headquarters, Leghorn (For MAAC Secretariat) (3).

Date:- 14th May, 1947.

Ref :- AFB/824/Eng.

SALE OF AIRCRAFT BY P.I.A.T. TO ARGENTINE GOVERNMENT.

Information has been received that the P.I.A.T. Company has recently concluded a contract with the Argentine Government for the provision of 45 G.55, two seater and single seater aircraft for training purposes. The contract calls for 5 to be delivered by the 18th of this month; the remainder by March 1948. We are informed that the first 5 will be engined with the old Daimler Benz 605 made in Italy; the remainder by Rolls Royce engines either already in the possession of, or to be purchased by the Argentine Government.

2. It is understood that the contract is on a barter basis and that payment will be in some commodity.

3. This Branch can see no objection to this contract which, to some small degree, will assist in Italy's rehabilitation. Time is short for approval and undoubtedly we should have been notified earlier but this seems hardly a valid reason for refusing consent to the proposal.

acc. J-27

A.G. BISHOP,
AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q., APO 794.

*J.C.M.
29/5*

From : Ministry of Defence (I.A.F.)
Cabinet of the Minister

To : A.F.B. A.F.H.C.

Ref. : 13172/755 Coll

Date : 15th May 1947

47A
T

FIAT AIRCRAFT FOR THE ARGENTINA GOVERNMENT

We hereby state that the "FIAT" Company has informed us that the Engineer PECCEI has signed a contract for supplying 45 training aircraft.

2) The contract provides for consigning 5 aircraft before the 18th inst.

Consigning the remainder within a short time (not established) but which should not be more than several months.

3) For first batch of aircraft will be furnished with R.A. 1050 engines which will be replaced by Merlin engines to be purchased directly from England by the Argentina Government.

by order

CHIEF OF CABINET

that the Engineer PECCEI has signed a contract for 45 training aircraft.

2) The contract provides for consigning 5 aircraft before the 18th inst.

Consigning the remainder within a short time (not established) but which should not be more than several months.

3) For first batch of aircraft will be furnished with R.A. 1050 engines which will be replaced by Merlin engines to be purchased directly from England by the Argentina Government.

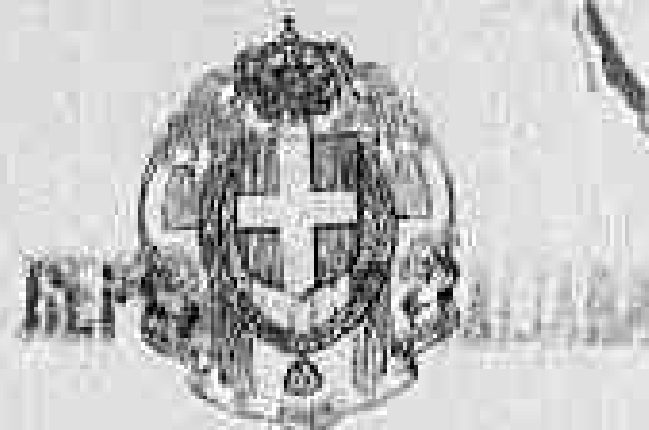
by order

CHIEF OF CABINET

PKM
19/5

Translated by L.A.C. DOSI

Mod. 115*



MINISTERO DELLA DIFESA
AERONAUTICA
 GABINETTO DEL MINISTRO

Roma, 15 MAG 1947 19 A

ALL'A.F.M.Q. AIR FORCES BRAN
 (tramite Ufficio Collegamento)

R O M A

Divisione
 Prot. N.º **13172** *Legale*

Risposta al f. N.º *del*

OGGETTO: Fornitura aerei FIAT al Governo Argentino.

Per opportuna conoscenza si comunica che la Società FIAT ha informato che l'Ing. PEGGI, ha firmato un contratto per la fornitura di n.º 45 velivoli da scuola e allenamento.

2. La fornitura prevede:

- consegna di cinque velivoli con spedizione entro il 18 corrente;
- consegna dei rimanenti entro un breve termine non ancora stabilito ma che si ritiene non superiore a qualche mese.

3. La fornitura dei primi velivoli verrà effettuata con motore RA 1050 da sostituirsi con Merlin da acquistarsi in Inghilterra direttamente dal Governo Argentino. =

d'ordine

IL CAPO DI GABINETTO

L. Mancini

La propria funzione per ogni lettera in allegato e in ordine nella risposta
 di V. S. Sottosegretario la Divisione a cui si risponde

April 1955

Trans. Col. 12. 1910



MINISTERO DELLA DIFESA

GABINETTO DEL MINISTRO

Roma, 15 MAR 1947 19 A

1. A. F. H. Q. AIR FORCES BRANCH
(tramite Ufficio Collegamento)

R O H A

Divisione
Inst. N.º 13172 Allegati

Risposta al f. N.º _____ del _____

OGGETTO Fo nitura aerei FIAT al Governo Argentino.

Per opportuna conoscenza si comunica che la Società FIAT ha informato che l'Ing. PESCHI, ha firmato un contratto per la fornitura di n°45 velivoli da scuola e allenamento.

2. La fornitura prevede:

- consegna di cinque velivoli con spedizione entro il 18 corrente;
- consegna dei rimanenti entro un breve termine non an cora stabilito ma che si ritiene non superiore a qualal che mese.

3. La fornitura dei primi velivoli verrà effettuata con motore RA 1050 da sostituirsi con Merlin da acquistarsi in Inghilterra direttamente dal Governo Argentino.=

d'ordine

IL CAPO DI CABINETTO

Gen. Harbison

Le prego trattare per ogni lettera con sott'argomentare e conchiudere molto rispetto.
A. V. de Fontenelle e la Fontaine a me se risponde.

46A

From : F.I.A.T. FIAT TURIN
 To : ALLIED COMMISSION ROME
 Ref. : 11294
 Date : 12th May 1947

We wish to bring to the notice of your Commission that our Company through the agency of its Mission at present in Argentina has made arrangements in Buenos Ayres for a consignment of forty five G. 55 training aircraft (two seater and one seater).

The relative contract has recently been concluded providing for the consignment of the first five (5) aircraft by the 18th May and the remainder before March 1948.

We have considered it our duty to inform you of the above.

Yours sincerely

THE PRESIDENT OF THE FIAT FIRM

(V. VALLETTA)

Translated by L.A.C. DESI

1743
We have considered it our duty to inform you of the above.

Yours sincerely

THE PRESIDENT OF THE FIAT FIRM

(V. VALLETTA)

Translated by L.A.C. DOSI

*J. K. M.
2/15*



SOCIETÀ PER AZIONI
DIREZIONE

11234

TORINO
Corso IV Novembre, 300

12 maggio 1947

46A

On.le Commissione Alleata

R O M A

Ci preghiamo portare a conoscenza di codesta On.le Commissione che la nostra Società, a mezzo della propria missione attualmente in Argentina, ha trattato in Buenos Ayres una fornitura di 45 apparecchi G.55 bi-posti e monoposti per scuola.

In questi giorni è stato concluso il relativo contratto il quale prevede la spedizione dei primi cinque velivoli per il 18 corrente ed i rimanenti ripartitamente entro il marzo 1948.

Abbiamo ritenuto nostro dovere darvene conoscenza per quanto del caso.

Con la massima osservanza

FIAT
Società per Azioni-Torino
Il Presidente e Amministratore Delegato
Attilio Menni
(V. Vallauri)

D.B. 6057

Italiani

RA/605

163/9/47 cd.



To: Air Forces Branch,
Allied Force Headquarters,
APO 794.

*With the compliments of
His Majesty's Ambassador at Rome.*

6th May, 1947.

L.538,

163/8/47 cd.
SS/WCB

6th May, 1947.

(Dear Dr. Franzoni)

In your letter to me No. 06735/119 of the 22nd March, you enquired whether His Majesty's Government would be prepared to approve the supply to the Spanish Air Ministry of about 150 aeroplane motors from stocks held by the Italian Air Force.

I duly referred this question to my Government and have received a reply in the following sense. Although it is recognised that the transaction proposed would present certain immediate advantages to the Italian Government, my Government would deprecate sending to Spain materials which would directly strengthen Spanish armed forces. They prefer to leave the decision in the matter to the judgment of the Italian Government, but add that they would strongly advise the Italian Government not to supply the motors and could in no event approve of their being supplied. You will, of course, realise that a transaction of this nature would certainly become public, and the consequence would be that Italy would be subject to great criticism in United Nations circles and elsewhere for having deliberately given assistance in this fashion to the Franco regime.

(Believe me, yours very sincerely,)

(sgd) NOEL CHARLES

Dott. Francesco Franzoni,
Ministero degli Affari Esteri,
Palazzo Chigi,
ROMA.

163/8/47 10/5/47

certain immediate advantages to the Italian Government, my Government would deprecate sending to Spain materials which would directly strengthen Spanish armed forces. They prefer to leave the decision in the matter to the judgment of the Italian Government, but add that they would strongly advise the Italian Government not to supply the motors and could in no event approve of their being supplied. You will, of course, realise that a transaction of this nature would certainly become public, and the consequence would be that Italy would be subject to great criticism in United Nations circles and elsewhere for having deliberately given assistance in this fashion to the Franco regime.

(Believe me, yours very sincerely,)

(sgd) NOEL CHARLES

Dott. Francesco Franzoni,
Ministero degli Affari Esteri,
Palazzo Chigi,
ROMA.



From: Air Forces Branch, APO 704
ALLIED FORCE HEADQUARTERS

To : The Representative of the Foreign Office, LACAB

Date: 9th May 1947

Ref : ATB/824/ENC.

Purchase of Aircraft Engines by F.I.A.T.

Reference your 11/517 dated 6th May 1947.

2. This Headquarters has no objection to the Ministry for Defence selling surplus Aircraft Engines to Messrs F.I.A.T.

H. Thompson
H. THOMPSON, W/CDR
for Air Commodore,
Director, ATB, AAFHQ

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Ufficio del Funzionario distaccato
presso la L.A.C.A.B.

43A

11/517

Rome, 6 May 1947

MEMORANDUM

Subject : Purchase of motors for Aviation by FIAT.

To : Air Forces Branch.

FIAT wish to purchase from the Ministry for Defence (Air) 12 motors D.B. 605, same being airforce surplus material.

The a/m Ministry is in favour of accepting FIAT's offer.

The writer has been directed to ask Allied Authorities kindly ²authorize this transaction to take place.

Polonna

A. 920

7/5/47.

924/ENC.

42 A

From: Air Forces Branch, APO 794
ALLIED FORCE HEADQUARTERS

To : Italian Ministry of Foreign Affairs

Date: 5th May 1947

Ref : AFB/824/ENG

Aeroplane Motors for Spain

Reference your Memorandum 11/437 dated 11th April 1947.

2. The British Embassy have informed this Headquarters that you are in direct communication with them on the subject matter of your afore-mentioned memorandum.

3. In view of this it is not considered necessary that further action be taken by the Air Forces Branch.

H. Thompson
H. THOMPSON, W/CDR
for Air Commodore,
Director, AFB, AMHQ

British Embassy, *41A*

ROME.

1st May, 1947.

L. 525.
163/7/47 cd.
SS/VGB.

To: Air Forces Branch,
Allied Force Headquarters,
AFO 794.

From: British Embassy, Rome.

Subject: AEROPLANE MOTORS FOR SPAIN

Confidential

Please refer to your letter Ref. AFB/824/ENG of 18th April.

There has been so far as this Embassy is aware, no change in the attitude of His Majesty's Government to the supply of aeroplane motors for the Spanish Armed Forces, but there is no particular objection to the supply of motors in cases where there is assurance that these are intended for commercial purposes or for training aircraft for the training of commercial and civil pilots and without any military purpose.

The Italian Ministry of Foreign Affairs recently addressed a further enquiry to this Embassy regarding the supplying of 150 Piaggio motors from stock to the Spanish Government. We referred this to the Foreign Office on the 1st April and are awaiting instructions before replying to the Italian request. We will inform you in due course of the nature of the reply from the Foreign Office.

Sidney Simmonds.
Counsellor (Commercial)

A. 904 2/5/47

824/ENG.

40A

From:- Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, APO 794.
To :- The British Embassy, Villa Wolkonsky, Rome.
Date:- 18th April, 1947.
Ref :- AFB/824/ENG.

AEROPLANE MOTORS FOR SPAIN.

For airded herewith as enclosure is a request from the Italian Foreign Ministry to supply aeroplane motors to the Spanish Air Ministry.

2. In view of the attitude of His Majesty's Government as expressed in British Embassy letter 113/7/46.GD of 16th January, 1946 (enclosure 2), it is requested that this Branch be informed if there has been any change in policy with respect to the export of aircraft and component parts to Spain.

H. Thompson
H. THOMPSON, W/CDR.,
for AIR COMMODORE,
DIRECTOR,
AIR FORCES BRANCH,
A.F.H.Q., APO 794.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Ufficio del Funzionario distaccato
presso la L.A.C.A.B.

40 B

11/437

Rome, 11 April 1947

MEMORANDUM

Subject : Aeroplane motors for Spain.

To : Air Section.

1° - The Ministry For Foreign Affairs has directed the writer to call the attention of the Air Section of A.F.H.Q. on the following :

"The Italian Undersecretary for Aviation has been asked by the Spanish Ministry for Aviation to supply the following aeroplane motors :

- 50 P. VIII (Piaggio)/
- 50 Alfa 126 (Alfa Romeo).

50 R.A. 1000 (Fiat). *DAIMLER BENZ 506 UNDER LICENCE*
with the respective propellers.

The above are used motors which have been however repaired.

2° - The Ministry for Foreign Affairs beg to submit to the Air Section the following considerations ;

a) The Italian Air Force have no use for the a/m motors, in view of the date of their construction..

./.

- 2 -

b) The motors would be exchanged against food stuffs, which are scarce in Italy, and raw materials necessary for the Italian industries.

c) The process of bringing back to full efficiency the motors in question would employ a certain number of workers who are at present in a difficult situation as a result of lack of orders.

3° - The aforementioned Ministry would be grateful if the matter would be given by the Air Section favourable attention with a view to granting permission for the proposed order to be executed, and would welcome a reply at an early convenience.

P. Lehmann

9027

113/7/45.GB.

British Embassy,

Rome.

14th January, 1946.

Dear Doctor De Gasperi,

His Majesty's Government have been considering the question of the supply of equipment of a military and semi-military character to Spain and it has been decided in principle that nothing should be supplied to Spain which would be calculated to strengthen the Spanish Armed Forces. As regards aircraft; it has been decided that no military aircraft, or parts thereof, should be supplied to Spain, and no training aircraft for the Spanish Armed Forces, or parts thereof, whether elementary or advanced.

In pursuance of this decision an application for an export licence from the firm of Armstrong-Whitely for the export to Spain of Cheestah engines for training aircraft of the Spanish Armed Forces has been refused.

It is now learnt in London that the Madrid representative of the Italian firm Piaggio has offered to supply the Spanish Air Ministry with 50 Piaggio engines, with air screws, of a similar horsepower destined for the same purpose. Apparently he has been asking it known that he is able to obtain terms.

I am instructed to approach the Italian Government urgently in this matter and to explain the attitude of His Majesty's Government regarding the export of aircraft and component parts to Spain, and to request them to adopt a similar attitude and to withhold the issue of an export licence in respect of these Piaggio engines.

I shall be grateful for your assurance in this regard.

(Yours very sincerely)

(Signed) REIL CULPIN

40c

It is now learnt in London that the Italian Government of the reaction with Piaggio has offered to supply the Spanish Air Ministry with 20 Piaggio engines, with air screws, of a similar horsepower destined for the same purpose. Apparently he has been fishing it known that he is able to obtain same.

I am instructed to approach the Italian Government urgently in this matter and to explain the attitude of His Majesty's Government regarding the export of aircraft and component parts to Spain, and to request them to adopt a similar attitude and to withhold the issue of an export licence in respect of these Piaggio engines.

I shall be grateful for your assistance in this regard.

(Yours very sincerely)

(Signed) ROBERT CHARLES

H.S.
Dott. Aloisio De Gasperi,
Ministry of Foreign Affairs,
Palazzo Chigi,
Rome.

39.

From : Air Forces Branch, Allied Force Headquarters, A.O. 794.
 To : Italian Ministry of Defence,
 General Directorate of Construction and Supply.
 Date : 14th April 1947.
 Ref. : AFM/324/ENG.

CONSTRUCTION OF TOURIST AIRCRAFT "MUSCO" 303.

Reference is made to your letter 2/9716/COST/522 COM dated 25th March 1947.

2. The construction of the above mentioned aircraft is authorized by the Air Forces Branch.-

H. Thompson by Cdr.

Copy to:-
 A.P.H.Q., AFM 512, LONDON.

For
 H. THOMPSON, A/Cdr.
 Air Commodore, Director.
 Air Forces Branch, A.P.H.Q.

From : Ministry of Defence
General Directorate of Constructions and Supplies

To : A.F.H.Q. I.M.A.S. A.F.S.S.

Ref. : 2/9716/Cost/522 Coll.

Date : 25th March 1947

CONSTRUCTION OF A TOURIST AIRCRAFT "MARBO 303"

Mr Mario Bottini (Engineer) who is a designer employed by the SAIMAN Firm and Mr. Marcello Serra have requested this General Directorate for permission to finish the construction of a tourist aircraft, which was, in 1943, already in an advanced stage of construction at the SAIMAN Firm of the Lido di Roma.

The aircraft in question is a low winged two-seater monoplane.

The seats are set side by side and the aircraft has dual control.

It is built entirely of wood with a 270 H.P. HIRTH engine.

The aircraft has the undermentioned principal characteristics:

Wing span	11 meters	Wing loading	Kg/mq	82,4
Length	8,25 "	Load per H.P.	Kg/CV	5,18
Wing area	2,15 "	H.P. per sq/meter	Kg/mq.	15,9
Engine	Hirth 270 H.P.	Max. speed	Km/h	325
Empty weight	800 Kg.	Cruising speed	"	275
Useful paying load	600 Kg.	Range	Km	1000
Total weight	1400 "	Factor of safety		
		(safety load)		7

Mr Mario Bottini (Engineer) who is a designer for Firm and Mr. Marcello Serra have requested this General Directorate for permission to finish the construction of a tourist aircraft, which was, in 1943, already in an advanced stage of construction at the SAIMAN Firm of the Lido di Roma.

The aircraft in question is a low winged two-seater monoplane.

The seats are set side by side and the aircraft has dual control.

It is built entirely of wood with a 270 H.P. HIRTH engine.

The aircraft has the undermentioned principal characteristics:

Wing span	11 meters	Wing loading	Kg/mq	82,4
Length	8,25 "	Load per H.P.	Kg/CV	5,18
Wing area	2,18 "	H.P. per sq/meter	Kg/mq.	15,9
Engine	Hirth 270 H.P.	Max. speed	Km/h	325
Empty weight	800 Kg.	Cruising speed	"	275
Useful paying load	600 Kg.	Range	Km	1000
Total weight	1400 "	Factor of safety (safety load)		7

Whilst we are in favour of granting this permission we kindly await the approval of your A.P.S.S.

THE DIRECTOR GENERAL

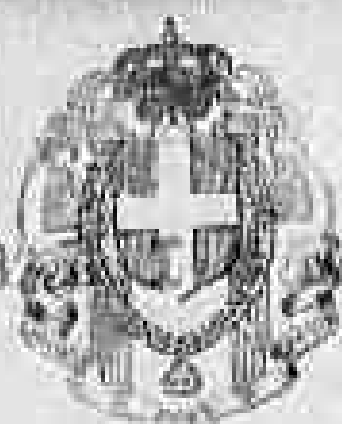
Translated by L.A.C. DCSI

See 13-11-47.
724/524

R E P U B B L I C A

I T A L I A N A

DIFESA



Ministero dell'Aeronautica

AERONAUTICA
DIREZIONE GENERALE
DELLE COSTRUZIONI E DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

Div. Aeromobili

Prot. N. 9716/Contr. Allegati

Roma 25 N. 1947

38A
19 A

Mod. 132*

All. A.F.S.S. -Roma-

Tramite Ufficio di Collo-
gamento

S E D E

Risposta al f. N. 375

OGGETTO Costruzione velivolo da turismo "Marbo 303".-

A 655
31/3
up

L'Ing. Mario BOTTINI, già progettista della Ditta SAIMAN, ed il Sig. Marcello SERRA, hanno avanzato istanza a codesta Direzione Generale per ottenere l'autorizzazione ad ultimare la costruzione di un aeroplano da turismo, che già prima del 1943 si trovava in stato di avanzata costruzione presso la Ditta SAIMAN del Lido di Roma.-

L'apparecchio in oggetto è monoplano, ad ala bassa, a due posti affiancati con doppio comando, di costruzione completamente in legno, con motore Hirth da 270 HP. ed ha le sottoindicate caratteristiche principali:

Apertura alare	m. 11	-	Carico alare	Kg/mq. 32,4
Lunghezza	m. 8,25	-	Carico per CV.	Kg/CV. 5,18
Altezza	" 2,14	-	Potenza superficiale	Kg/mq. 15,9
Superficie alare	mq. 17	-	Velocità max.	Km/h. 325
Potenza	CV. 270	-	Velocità di crociera	" 275
Peso a vuoto	Kg. 800	-	Autonomia	Km. 1000
Carico utile	" 600	-	Coefficiente di robustezza	7
Peso totale	" 1400	-		

Nell'esprimere parere favorevole all'accettazione della richiesta si rimane in attesa del benestare di codesta A.F.S.S.-

Translations required
of 37A 375

IL DIRETTORE GENERALE
(Tan. Gen. C. A. Mancini Enrico)

TO : Italian Air Ministry.
Technical Department.

January 21st 1947.

The undersigned, Engineer Mario BOTTINI and Mr. Marcello SERRA are respectively the designer and owner of the aircraft "MARBO 303". They ask that the Allied Commission be requested to authorise completion of the construction and the test of this aircraft.

The undersigned notify that the construction of the "MARBO 303" was almost completed before September 1943 at the S.A.I.M.A.N. Workshop (Ostia) as stated by the attached document issued by the "REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO".-

BOTTINI-SERRA.

"MARBO 303"

Span	11 meters
Length	8,25 "
Height	2,14 "
Wing surface	17 sq. meters
Power plant	270 H.P.
Empty weight	800 Kgs.

S.A.I.M.A.N. Workshop (Ostia) as stated by the attached document
issued by the "REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO".--

BOTTINI-SERRA.

"MARBO 303"

Span	11 meters
Length	8,25 "
Height	2,14 "
Wing surface	17 sq. meters
Power plant	270 H.P.
Empty weight	800 Kgs.
Useful load	600 "
Total weight	1400 "
Wing load	82,4 Kgs per m ²
Load per H.P.	5,18 Kgs.
H.P. per Square meter	15,9
Maximum Speed	325 Kms per hour.
Cruising "	275 " " "
Range	1000 Kms.
Safety factor	7

383

CR. DIREZIONE GENERALE DELLE COSTRUZIONI
AERONAUTICHE E DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

Ministero dell'Aeronautica

ROMA

I sottoscritti ing. Mario Bottini e Sig. Marcello Serra rispettivamente progettista e proprietario dell'aeroplano da turismo "MAREO 303" pregano Codesta on.le Direzione Generale di volere cortesemente accordare il proprio interessamento affinché la Commissione Alleata di Controllo conceda la prescritta autorizzazione ad ultimare la costruzione ed a collaudare il predetto velivolo.

A tal uopo i richiedenti si premurano far presente che l'aeroplano oggetto della presente si trovava già in stato di avanzata costruzione presso la Soc. SARMAN (di cui l'ing. Bottini era il progettista) prima dell'8 Settembre 1943 (V. documento allegato).

Fiduciosi nel benevolo accoglimento delle

764

cortesemente accordare il proprio interessamento affinché la Commissione Alleata di Controllo conceda la prescritta autorizzazione ad ultimare la costruzione ed a collaudare il predetto velivolo.

A tal uopo i richiedenti si premurano far presente che l'aeroplano oggetto della presente si trovava già in stato di avanzata costruzione presso la Soc. SAIMAN (di cui l'ing. Bottini era il progettista) prima dell'8 Settembre 1943 (V. documento allegato).

Fiduciosi nel benevolo accoglimento della presente domanda ringraziano vivamente.

Con osservanza.

Manfredi
Manfredi
Roma 21/Genajo/1947.

3861

TRANSLATION OF THE ATTACHED DOCUMENT ISSUED
BY "REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO"

This is to certify that since April 1942 we have been requested by Eng. Mario BOTTINI (Manager and designer of S.A.I.M.A.N.) to control the construction of the prototype A/C - S.A.I.M.A.N. 303.

The control has been carried out until September 1943 when it was stopped by the war events.

Signed by the COMMISSIONER of R.A.I.



Registro Aeronautico Italiano

TELEFONO: Centrali 65371
Indirizzo: Telegrafico REGAERO

N. 1017/R-47
OGGETTO
AIRC-37
DIREZIONE CENTRALE

SPEDITA AL POSTO

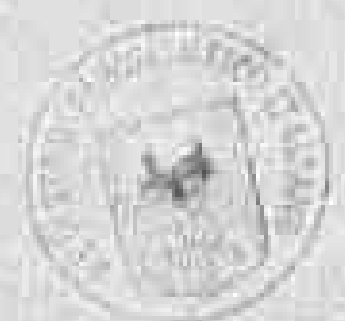
Roma, 4 November 1945
PAG. DELLA PAG. 2

Il Registro Aeronautico Italiano, in esecuzione dell'art. 10 della Legge 1875 del 1940, ha l'onore di comunicare che fin dal 1° Aprile 1946 questo Registro sarà intitolato al Capitano Francesco Baracca, eroe nazionale, e che la sede della Direzione Centrale sarà trasferita a Roma, in viale Mazzini 10.

Con la presente viene informata l'Aviazione Nazionale Repubblicana che, a decorrere dal 1° Aprile 1946, tutti i dati relativi ai velivoli e ai piloti dovranno essere comunicati al Registro Aeronautico Italiano, in viale Mazzini 10, Roma.

IL COMMISSARIO

Giulio Lazzari



380

DIMENSIONI PESI E CARATTERISTICHE DI VOLO

Apertura alare	11
Lunghezza	8,25
Altezza	2,14
Superficie alare	17
Potenza	2,70 (HKT)
Peso a vuoto	800
Carico utile	600,
Peso totale	1.400
Carico alare	82,4
Carico per c.v.	5,18
Potenza superficiale	15,9
Velocità massima	325,=
Velocità di crociera a 7/10	275
Autonomia a 7/10	1.000
Coefficiente di robustezza	7

DESCRIPTION

LOW WING TOURER AND TRAINING MONOPLANE ADJACENT SEATS-DUAL
COVERED-ALL WOOD CONSTRUCTION.

CHARACTERISTICS OF CONSTRUCTION Wing with two spars (box type) the spars are constructed birch and fir or plywood. The body is covered with plywood. Ailerons aerodynamically and stationarily balanced. Flaps mechanically controlled operating in the central part of the wing.

The wings are dismountable.

FUSELAGE "Semi monocoque" type, constructed of 4 main steel tubes and covered with birch and birch plywood covered with fabric.

In the forward part are the pilot's seats and just behind are those of the passengers.

TAIL UNITS Covered with plywood. Elevator and rudder stationarily balanced.

POWER PLANT Supplied by one "Wright" engine 270 H.P. at 1000 m. which rotates one metal propeller of variable pitch in flight. The feeding is supplied by one mechanical pump which is operated by the engine. The pumps gets the petrol from a tank of 300 lt. correctly situated behind the passengers.

UNDERCARRIAGE Of the retractable type comprising two oleo legs (300 mm.) shock absorbers.

The retracting of the undercarriage is effected by a mechanical device operated by hand, planned in such a way as to ensure absolute working efficiency. Wheels fitted with mechanical and pneumatic brakes, 500 x 120.

380
T

In the forward part are the pilots seats and just behind are those of the passengers.

TAIL UNITS Covered with plywood. Elevator and rudder stiffly balanced.

POWER PLANT Supplied by one "Wirth" engine 270 H.P. at 1000 m.m. which rotates one metal propeller of variable pitch in flight. The feeding is supplied by one mechanical pump which is operated by the engine. The pump sets the petrol from a tank of 250 lt. capacity situated behind the passengers.

UNDERCARRIAGE Of the retractable type comprising two wheels (200 mm.) shock absorbers.

The retracting of the undercarriage is effected by a mechanical device operated by hand, planned in such a way as to ensure absolute working efficiency. Wheels fitted with mechanical and pneumatic brakes, 500 x 125.

Translated by L.A.C. MMIMI

BEST COPY POSSIBLE
FILMED AS FOUND
IN COLLECTION

8 38

DESCRIZIONE

Monoplano ad ala bassa da gran turismo e scuola - posti affiancati - doppio comando - costruzione totalmente in legno.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE - Ala tipo a cassone costituito da 2 lungheroni a scatola con solette in abete lamellate e anima in compensato di betulla. Rivestimento dorsale e ventrale in compensato. Alettoni e fessura equilibrati staticamente e dinamicamente - Alette ipersostentatrici di intradosso limitate alla parte centrale a comando meccanico.

Le semiali sono smontabili.

FUSOLIERA - Tipo semi-monocoque costituito da 4 correnti longitudinali con funzione resistente e da rivestimento in compensato di betulla e di faggio intelato. Nella parte prodiera sono ricavati i posti di pilotaggio e immediatamente dietro a questi quelli dei passeggeri.

IMPIANTI - In legno rivestito in compensato intelato. Timone di direzione e di quota bilanciato staticamente.

GRUPPO MOTOPROPULSORE - E' costituito da un motore "Hirth" della potenza di 270 c.v. a 1000 mt. azionante un'elica metallica a passo variabile in volo. L'alimentazione è assicurata da una pompa meccanica comandata dal motore che aspira il carburante da un solo serbatoio della capacità di lt. 200 ca. sistemato dietro ai passeggeri.

CARRELLO - Del tipo retrattile costituito da una coppia di ammortizzatori oleoelastici a lunga corsa (200 mm.)

Il sollevamento del carrello è affidato ad un dispositivo meccanico comandato a mano, progettato in modo da garantire l'assoluta sicurezza di funzionamento.

Ruote munite di freni meccanici e pneumatici 500x120.

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
 To :- Italian Air Ministry.
 Date:- 7th January, 1947.
 Ref :- AFSC/824/6/ENG.

CONSTRUCTION OF G.12 AIRCRAFT.

Reference is made to your letter 2/6312/2307 Coll., dated the 24th June, 1946.

2. A recommendation for approval was forwarded by us to higher authorities for the construction of a further number of G.12 aircraft, but no decision could then be made.
3. The matter was, however, not pressed by us pending the result of the flight tests of an aircraft modified to increase longitudinal stability. It is understood that these tests have now been successfully completed and that the FIAT aircraft factory has little work on hand.
4. Further to my letter AFSC/824/ENG., of the 23rd December, 1946, authorising a limited amount of construction, permission is hereby granted for the construction of the 12 civil type aircraft requested, these may be of the G.12, G.212 or the G.218 type but it must be clearly understood that the aircraft are not to be so constructed that will permit of the fitting of bombing, torpedo or gun armament at a later date.

I. E. Brodie
 I. E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

Copy to: Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.

Copy for 824 Eng.

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION, A.C., ROME
TO: AIR FORCES SUB-COMMISSION, A.C., MILAN
DATE: DECEMBER 30TH 1946

Ref: AFSC/824/E-y.

AIRCRAFT CONSTRUCTION

Permission has been granted for the construction of civil aircraft, as set out in attached "Appendix A". 358.

This is forwarded to you for information.


J.M. TURNER
FLIGHT LIEUTENANT
for AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
 To :- Italian Air Ministry.
 Copy: Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.
 Date:- 23rd December, 1946.
 Ref :- AFSC/824/ETL.

CONFIDENTIAL.

ITALIAN CIVIL AIRCRAFT CONSTRUCTION.

In order not to delay the construction of prototype and other aircraft essential for Italian civil aviation within Italy, permission is given for the completion and flight testing of the aircraft listed in Appendix "A".— 358

2. A reply to paragraph 3 of this Headquarters letter AFSC/824/ETL., dated 10th December, 1946 will however be required by us as soon as it is practicable for you to do so.
3. This list summarises all outstanding Italian Air Ministry requests for civil aircraft construction.

D.D. FEM 20/12
 S.S.O. msg 28/12
 C.T.O. gwt 28/12
 S.I.O. gwt 28/12
 Cdr Branta JB

I. E. Brodie
 I. E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

LIST FOR AIRCRAFT CONSTRUCTION REQUESTED BY I.A.M.

SER. No.	A/C FIRM	T Y P E & HP.	No OF SEATS	DATE OF APPLICATION TO BUILD RECEIVED FROM I.A.M.	No OF A/C REQ.
1.	~~EREDA~~ Bresso	B2 308 4 Centaurus 2500 HP each	55 passen- crew. 1946	Construction approved by I.A.M. 1946	1
2.	~~FIAT~~ Turin	3. 212 2 Hercules 1600 HP each	24 passen- gers + 5 crew	Construction authorized Dec. 1946	1
3.	SIAT MARCHETTI Vergiate	S.M. 25 4 Engines 900 HP each	24 passen- gers	2 December 1946	14
4.	AERONAUTICA MACCHI Verese	M.B. 308 Amer. Eng. 60 HP High Wing Monoplane	2	8 August 1946 (making 22 in all)	3
5.	COLLI Co. Milan	COLLI CC 60 HP Motor	2	3 December 1945	1
6.	C.R.L.S. Rieti	CATOR 110 Low Wing Monoplane 120 HP	2	22 July 1946	1
7.	S.A.I. Cento	A.L. 12 Freighter P.VII Eng. 460 HP.	Freighter	27 June 1946	1
8.	ALFA ROMEO Milan	HELICOPTER ALFA 115 HP 190	2	2 February 1946	1

350

APPENDIX "A"

and outstanding

4.	AERONAUTICA N.E. 308 MACCHI Varese	2	3 August 1946	3
5.	COLLI Co. Milan	1	3 December 1945	1
6.	O.F.I.A. Rieti	2	22 July 1946	1
7.	S.A.I. Cento	1	Freighter 27 June 1946	1
8.	ALFA ROMEO Milan	2	2 February 1946	1
9.	ALFA ROMEO Turin	2	26 November 1946	2
10.	S.A.I. Cassinetta	2 (tandem) 2 (side by side)	8 November 1946	1 1
11.	SIAI MARCHETTI Vergiate	4 passengers	12 December 1946	1

To Dir. AFSC

DEC 23 1946

35c

From:- Director, Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
 To :- Chief Commissioner, Allied Commission, Rome.
 Date:- 19th December, 1946.
 Ref :- AFSC/824/ENG.

ITALIAN CIVIL AIRCRAFT CONSTRUCTION.

I propose to forward a letter to the Italian Air Ministry as under if you approve. We consider these requests reasonable.

" In order not to delay the construction of prototype and other aircraft essential for Italian Civil Aviation within Italy, permission is given for the completion and flight testing of the aircraft listed in Appendix "A". "

φ "2. A reply to paragraph 3 of the Headquarters letter AFSC/824/ENG dated 10th December, 1946 will however be required by us as soon as it is practicable for you to do so.

"3. This list summarises all outstanding I.A.M. requests for civil aircraft construction."

Sam P. Brodie

I.E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

OK
 JKM
 19/12

OK
 EWS
 CC

φ AFSC letter in C.C.'s files.

61 AD copy, PHAC
 Confidential

34A.

From : AIR FORCES SUB COMMISSION - A.C. ROME
 To : ITALIAN AIR MINISTRY
 Copy to Commercial Attache British Embassy
 Date : 21st December 1946
 Ref. : ARSC/324/HIS.

PURCHASES OF BRITISH AIRCRAFT ORDERED BY "AIRCRAFT COMPANY".

Reference is made to your letter 7039/3973 coll. on the above subject. - As far as is known the following procedure should be carried out by the above Company.

- 1.- Make direct contact with the "Aristol Aeroplane Company Limited, England" to arrange export details.
- 2.- The Italian Company will then have to make application for export licences and also make the necessary currency arrangements.
- 3.- Should any further information be required on this procedure it can no doubt be obtained from the Commercial Attache British Embassy.
- 4.- It is known that the A.L.I.I. have recently bought Regulus engines from the U.S.A. so that it is thought the I.A.M. should be conversant with purchasing procedure.

J.K.M.
2/12

J.M. ARSC, P/Lt.
 for ADV. VICE MARSHALL
 DIRECTOR
 AIR FORCES SUB COMMISSION.

- 2.- The Italian Company will then have to make arrangements for import licences and also make the necessary currency arrangements.
- 3.- Should any further information be required on this procedure it can no doubt be obtained from the Commercial Attache British Embassy.
- 4.- It is known that the A.L.I.I. have recently bought Regulus Engines from the U.K., so that it is thought the I.A.M. should be conversant with purchasing procedure.

JW/FIC

J.W. FARRER, F/Lt.
for ALY VICK MARSHALL
DIRECTOR
AIR FORCE SUB COMMISSION.

JW/M
23/12

MS 24/12

33A.

From:- Director, Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.
 To :- Chief Commissioner, Allied Commission, ROME.
 Date:- 19th December, 1946.
 Ref :- AFSC/824/ENG.

ITALIAN CIVIL AIRCRAFT CONSTRUCTION.

I propose to forward a letter to the Italian Air Ministry as under if you approve. We consider these requests reasonable.

" In order not to delay the construction of prototype and other aircraft essential for Italian Civil Aviation within Italy, permission is given for the completion and flight testing of the aircraft listed in Appendix "A". "

"2. A reply to paragraph 5 of the Headquarters letter AFSC/824/ENG dated 10th December, 1946 will however be required by us as soon as it is practicable for you to do so.

"3. This list summarises all outstanding I.A.M. requests for civil aircraft construction."

[Signature]
 I.E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

Agreed by D.D. before despatch.

K.B. 11/12

S.S.O. - 20/12
20/12

C.T.O. of plan copy of App H on flight (concerning items 1 & 2 which are already approved by P.A.A.C. & us)

AIR MINISTRY

General Directorate for
Civ. Aviation and Air Traffic.
Technical Division.

to : AIR FORCES SUB COMMISSION LIAISON OFFICE

R C M E

Inret. No 7032/3978 Coll.

SUBJECT : Application for purchase of PEGASUS Engines on
the part of the Air Transport Company "AIRONER".

Reference to your letter AFSC/P24/ENG. dated 24th
October 1946.

Herewith enclosed is copy of the application of
the Air Transport Co. "AIRONER".

We beg that Air Forces Sub Commission to examine
the above application and supply us with the ne-
cessary grounds for a reply.

for GENERAL DIRECTOR
Signed Sacramento. (?)

Translated by M. COMTEGNONI.

Reference to you

October 1946.

Herewith enclosed is copy of the application of the Air Transport Co. "AIRONET".

We beg that Air Forces Sub Commission to examine the above application and supply us with the necessary grounds for a reply.

for GENERAL DIRECTOR
Signed Geccepinio. (?)

Translated by M. COMEAGNONI.

2

330

The D.D. 330/12

Would you please reply to them. I'm not quite sure what the procedure should be, but I presume we should say there is no military objection to the purchase & suggest to the firm get a letter under the B.A. form who should be requested to clear the transaction with authorities in England. Provided I.A.B. agree in principle.

2. You might compare the procedure by sending information from W. McCraig (the 17th Regiment) and under (10) to Dr. Commercial attaché to whom copy of letter to I.A.B. should be sent (also to AFSC, Detroit S/O.)
3. Keep me informed. J.C. 11/12

R. 2

824/1029

REPUBBLICA ITALIANA



Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE GENERALE
AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO A.

Divisione Tecnica

Prot. N. 7039 Allegato
3978 Coll.

Roma 7 1946

Mod. 135 E

32 A

Anno

ALL'UFFICIO COLLEGAMENTO
AIR FORCES SUB COMMISSION
S E D E

Respostato del N. 2

OGGETTO Richiesta di acquisto motori Pegasus da parte della
Società di Aeronavigazione "AIRONE".-

Eng

Con riferimento al foglio n. AFSC/824/ENG, in data 24
Ottobre 1946, si trasmette in copia l'acclusa richiesta della
Società di Navigazione Aerea "Airone".

Si prega la Air Forces Sub Commission voler prendere
in esame la richiesta stessa e voler fornire gli elementi per
la risposta.

IL DIRETTORE GENERALE

A. Cacopardo

Le pagine bruciate per ogni lettera con riferimento a un fascicolo nella risposta.

COPY

AIRONE
AIR TRANSPORT CO.

Rome, 5th November 1946
Via del Tritone 165

TO : AIR MINISTRY

General Direction Civ. Av. and T.A.
Technical Division.

R C M E

SUBJECT : English Aircraft Engines.

Reference to your letter 6193 dated 29th October
1946.

We thank you for the news contained in the A.F.S.O.
Letter that you kindly forwarded to us.

As our Society intends to purchase 9 (nine) PEGASUS
38 Engines, we beg you to inform us what procedure
we will have to follow in order to obtain the above
engines.

Faithfully Yours,

AIR TRANSPORT COMPANY

The President and Manager

Signed Eng. Minio Beluello

1783
Reference to your letter 6199 dated 29th October

1946.

We thank you for the news contained in the A.I.S.C.
letter that you kindly forwarded to us.

As our Society intends to purchase 9 (nine) PEGASUS
38 Engines, we beg you to inform us what procedure
we will have to follow in order to obtain the above
engines.

Faithfully Yours,

AIR TRANSPORT COMPANY

The President and Manager

Signed Eng. Minio Paluello

Translated by M. COMBAGNONI

R. 3

824/24

32B

copia

A I R O N E
COMPAGNIA TRASPORTI AEREI
—

Roma 5 novembre 1946
Via del Tritone 165

On.le MINISTERO DELL'AERONAUTICA
Direzione Generale dell'Aviazione Civile e T.A.
Divisione Tecnica

R O M A

OGGETTO: Motori di aeroplani inglesi.

Con riferimento al foglio 6199 del 29 ottobre u.s. di codesto On.le Ministero.

Vi ringraziamo vivamente per la cortese comunicazione delle notizie contenute nella lettera della Air Forces Sub Commission, da Voi trasmessaci.

Poichè la nostra Società intende acquistare 9 (nove) motori Pegasus 38, Vi preghiamo comunicarci quali pratiche devono essere svolte per entrare in possesso dei motori stessi.

Distinti saluti

A I R O N E
COMPAGNIA TRASPORTI AEREI
IL PRESIDENTE ED AMM.RE DELEGATO
P.to Ing. Minio Paluello

P.C.C.

31A

From : AIR FORCES SUB COMMISSION - A.C. ROME
 To : ITALIAN AIR MINISTRY ROME
 Date : 16th December 1946
 Ref. : APSC/824/ENG.

BRITISH AERO ENGINE PRICES.

Further to this Unit's letter of even reference, dated the 24th October 1946; the following additional information has now been received from the Ministry of Supply Millbank London, and it is requested that you will pass this on to any recognized aircraft firms who might be interested.

2.

MERLIN.

The Merlin 135 is not really a production engine in that it is a Merlin 131 conversion. The last agreed price for a MK131 was £. 2,150 and the cost of the conversion work is about £.350.-

3.

GRITTON.

The last agreed price for new engines were as follows:

GRITTON XII	£. 2,550.
" 37	£. 2,475.
" 85	£. 2,500.

of these engines only the MK 37 is in current production.

4.

CHEETAH.

The Cheetah XIX is now no longer in production but the last agreed price for new engines was £. 320.

5.

No prices are available for the Merlin 73 or the Hercules 262, but it is suggested that the firms interested might get in touch with the various British firms direct for any additional data they require.

2. MERLIN.

The Merlin 135 is not really a production engine in that it is a Merlin 131 conversion. The last agreed price for a MK131 was £. 2,150 and the cost of the conversion work is about £.350.=

3.

GRIFTON.

The last agreed price for new engines were as follows:

GRIFTON XII	£. 2,550.
" 37	£. 2,475.
" 35	£. 2,590.

of these engines only the MK 37 is in current production.

4.

CHEETAH.

The Cheetah XIX is now no longer in production but the last agreed price for new engines was £. 920.

5.

No prices are available for the Merlin 73 or the Hercules 262, but it is suggested that the Firms interested might get in touch with the various British firms direct for any additional data they require.

J.W.F.
J.W. TURNER, P/Lt.
for AIR VICE MARSHALL
DIRECTOR
AIR FORCES SUP COMMISSION.

10/11/12

FROM: AIR VICE MARSHAL I.E. BRODIE, O.B.E.

AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION,
R O M E .

14th December, 1945.

AFSC/824/ENG.

Many thanks for your letter SO(T)/CS(A)/77/22, of 4th December, 1946 and for all the trouble you have taken in providing us with the cost of various type engines. In view of the progress made in Italian industrialists contacting British firms, I think there is no necessity for you to pursue the matter further.

And many thanks for the offer of giving us further assistance if and when we want it. Please remember me to Air Marshal Sir Alec Coryton.

Yours

[Handwritten signature]

P.T.O. J.W. 16/12

Wing Commander V.C. Otter,
Ministry of Supply,
Millbank,
LONDON, S.W.1.

TELEGRAMS: AIRPROD LONDON.
TELEPHONE: FRANKLIN 2211.

Extn.

Any communications on the
subject of this letter should be
addressed to:—

THE SECRETARY,

Our Reference SO(T)/
CS(A)/77/22

Your Reference

AIR MAIL



MINISTRY OF SUPPLY,
MILLBANK,

S.W.1.

4th December, 1946.

Dear Air Vice Marshal,

Thank you for your letter AFSC/840/ENG of the 23rd October, 1946 and I am very sorry to have delayed my reply for such an inordinate time. I had not overlooked this matter, however; rather was I beginning to despair of ever getting the required information.

Much to my surprise this information was provided this morning and I thought you would like to have it without further delay. The prices quoted are, of course, applicable to large quantities and may well be higher for a small number of engines.

Merlin

The Merlin 135 is not really a production engine in that it is a Merlin 131 conversion. The last agreed price for the Mk. 131 was £2, 150 and the cost of the conversion work is of the order of £350.

Griffon

The last agreed prices for new engines were :-

pto/

Air Vice Marshal I.E. Brodie, O.B.E.,
Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
ROME.



Griffon XII.....£2,550
 " 37 £2,475
 " 85 £2,590;

Of these engines, only the Mk. 37 is in current production.

Cheetah

The Cheetah XIX is now no longer in production, but the last agreed price for new engines was £920.

The records I hold indicate that I have not yet provided probable costs of the Merlin 73 and Hercules 262. I regret I am unable to get the relevant figures, but in the light of the Merlin 135 and Griffon prices, I feel one can make a very good guess of what the Merlin 73 price is likely to be. The Hercules 262 is rather more difficult however as it is still regarded by our experts here as a development engine. No doubt, however, the Italian Air Force has already got a very good indication of the probable cost of this engine direct from Bristols, so if you are agreeable I will not pursue this further.

I hope these data - even though so very long delayed - will prove of some use. If there is any other assistance we can give, we will gladly do so - and rather more expeditiously I trust!

Done just 10/12.
 C.T.O. passing to IAD/pt.
 Air Bristol
 S. S. O.

Yours sincerely,
 V.C. Owen

Rpld JCS 14/12

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

To :- Italian Air Ministry.

Copy to: Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.
Air Headquarters, R.A.F., Italy, C.M.F.
Chief Commissioner, Allied Commission.

Date:- 16th December, 1946.

Ref :- AFAC/824/AMC.

CONFIDENTIAL.

ITALIAN CIVIL AIRCRAFT CONSTRUCTION.

The construction of civil type aircraft by the Italian aircraft industries, in sufficient numbers and of suitable types to fulfill the requirements for use within Italy, during the Armistice regime, is approved.

2. In amplification, it is desired to explain briefly how this permissive approval is interpreted because it is the duty of the Allied Commission to ensure that the quantities and types of aircraft which the Italian Government wishes to be constructed are reasonable for use inside Italy as distinct from the requirements which may be required at a later date for Italian routes outside Italy, Sardinia and Sicily and for sale to foreigners if and when these are approved by the Allied authorities or the Council of Foreign Ministers.

3. No aircraft construction in Italy during the Armistice regime will be permitted without previous approval of the Allied Commission. It would, therefore, be helpful if you would, as far as is practicable, inform the A.P.C.C. of the immediate total requirements, for :-

- (i) Scheduled Air Lines.
- (ii) Charter Services.
- (iii) Light aircraft for (a) Taxi Services and (b) private industrial purposes.

4. The Upper limits which have been approved for (ii) and (iii) above are being notified in a separate letter (AFAC/39/AMC of 9th December, 1946).

5. As regards para. 3 (i) above, no upper limit has been set by higher authorities and it is difficult to do so until passenger and freight statistics indicate the amount and frequency of regular scheduled air transport justified within Italy and in relation to the capacity and efficiency of modes of transport other than internal air lines. But initially, when applying to A.P.C.C. for authority it will

28A.

be constructed are reasonable for the lines Italy as distinct from the requirements which may be required at a later date for Italian routes outside Italy, Sardinia and Sicily and for sale to foreigners if and when those are approved by the Allied authorities or the Council of Foreign Ministers.

3. No aircraft construction in Italy during the Armistice regime will be permitted without previous approval of the Allied Commission. It would, therefore, be helpful if you would, as far as is practicable, inform the A.F.S.C. of the immediate total requirements, for:-

- (1) Scheduled Air Lines.
- (ii) Charter Services.
- (iii) Light aircraft for (a) Taxi Services and (b) private industrial purposes.

4. The Upper limits which have been approved for (ii) and (iii) above are being notified in a separate letter (RSC/39/AIR of 9th December, 1946).

5. As regards para. 3 (i) above, no upper limit has been set by higher authorities and it is difficult to do so until passenger and freight statistics indicate the amount and frequency of regular scheduled air transport justified within Italy and in relation to the capacity and efficiency of routes of transport other than internal air lines. But initially, when applying to A.F.S.C. for authority it will be necessary for the Italian Government to state the amount of aircraft construction immediately required for the internal scheduled civil air lines now contemplated, bearing in mind the number and type of aircraft already constructed or under construction and earmarked for this purpose, e.g. D.C.3's recently purchased from C.F.A.S.C. and also aircraft currently employed upon Military Courier Services and which may be turned over by the Italian Air Force to Italian Civil Aviation.

6. Briefly, a Taxi or Charter Service is interpreted to mean a service which is not run nor advertised as one which serves a definite scheduled route and at specified times. If routes and times are specified, the service would be a scheduled and regular air line.

7. Please acknowledge this letter and for and any comments which you may wish to make to the A.F.S.C.

S.S.O. - 11/12
D.D. - 12/12
H.M. - 13/12
H.M. - 14/12
H.M. - 15/12
S.S.O. - 16/12
D.D. - 17/12
H.M. - 18/12
H.M. - 19/12
H.M. - 20/12
H.M. - 21/12
H.M. - 22/12
H.M. - 23/12
H.M. - 24/12
H.M. - 25/12
H.M. - 26/12
H.M. - 27/12
H.M. - 28/12
H.M. - 29/12
H.M. - 30/12
H.M. - 31/12

For P. P. B. B.
I. N. WOODS,
AIR VICE-MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCE SUB-COMMISSION.

COPY.TOP SECRET.

SIGS. SERIAL 4105. BRITISH ARMY CIPHER MESSAGE.

IMMEDIATE.

FROM: MEDITERRANEAN ALLIED AIR COMMISSION SECRETARIAT RAF LIAISON SECTION.
 TO : SACRED AFHQ CASERTA CMT TO AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED
 COMMISSION ROME (THROUGH CHIEF COMMISSIONER).

TOP SECRET. UX.501. 7 DEC.

THE FOLLOWING IS A COPY OF MY SIGNAL UX.495 3 DECEMBER.

QUOTE. TOP SECRET. IMPORTANT. APPROVAL IS GIVEN FOR THE ESTABLISHMENT OF
 INTERNAL AIR TAXI AND FREIGHT ~~XXXX~~ SERVICES BY THE ITALIAN GOVERNMENT AND FOR
 THE ISSUANCE OF LICENSES FOR PRIVATE FLYING AS OUTLINED IN NAF.1197. APPROVAL
 IS ALSO GIVEN FOR THE CONSTRUCTION BY THE ITALIANS OF CIVIL AIRCRAFT IN SUFFICIENT
 NUMBERS AND OF SUITABLE TYPES TO FULFIL THE REQUIREMENTS FOR USE WITHIN ITALY.
 THE IMPORTANCE OF ENSURING PROPER SUPERVISION OF THIS CONSTRUCTION CANNOT BE OVER
 EMPHASISED. THE LIMITS SET WILL(?) BE AT THE DISCRETION OF THE A.F.S.C. WITH THE
 APPROVAL OF THE CHIEF COMMISSIONER. ALL MATTERS OF MAJOR IMPORTANCE ARE TO BE
 REPORTED IMMEDIATELY TO THIS SECRETARIAT. UNQUOTE.

Action copy on 39/A.

10/39/12

just file
10/12.

26A
(T)

RETURN OF CR.42 AIRCRAFT BY THE CATHONI FIRM

AT THE 1ST NOVEMBER 1946

REG. N°	BUILD. N°	CONDITIONS OF WORKS	DATE OF DELIVERING
8485/B	1	Finished	Delivered 28/8/46
6282/B	2	Finished	Delivered 11/9/1946
8986/B	3	10/10	Ready 31/11/1946
7020/B	4	5/10	10/12/1946
8911/B	5	2/10	30/12/1946
8972/B	6	To be started	Not yet started
7573/M	7	9,5/10	30/11/1946

RETURN OF G.55 AIRCRAFT BY THE AERITALIA FIRM

AT THE 1ST NOVEMBER 1946

REG. N°	BUILD. N°	CONDITIONS OF WORKS	DATE OF DELIVERING
G.55.A.	108	100%	Tested in September 1946
G.55.A.	107	100%	Ready 31/11/1946
G.55.A.	104	100%	Ready 31/11/1946
G.55.A.	103	88%	31/12/1946
G.55.A.	80	85%	Not Known
G.55.A.	70	82%	Not Known
G.55.B.	106	90%	31/12/1946
G.55.B.	109	82%	Not Known

REMARKS.: A. = Monoccontrol A/C
B. = ~~Monoc~~ ^{DUAL} Control A/C

Old Enclosures 27A to 32A in S m 95 file 824/4

8 26A

SITUAZIONE VELIVOLI CR.42 PRESSO LA DITTA CAPRONI
AL 1° NOVEMBRE 46

Matricola	n° Costruz.	Stato lavori	Data prevista consegna <i>Date of delivering</i>
8485/B	1	terminati	Cons. 28.8.46 <i>delivered</i>
6282/B	2	Terminati	Cons. 11 11.9.1946 "
8986/B	3	10/10	31.11.1946 <i>ready</i>
7020/B	4	5/10	10.12.1946
8911/B	5	2/10	30.12.1946
8972/B	6	Da iniziare	<i>not yet started</i>
7573/M	7	9,5/10	30.11.1946

SITUAZIONE VELIVOLI G.55 PRESSO LA DITTA AERITALIA
AL 1° NOVEMBRE 1946

T i p o	Numero di Costruzione	Stato lavori	Data prevista consegna
G.55.A.	108	100%	Collaudato in settembre 46 <i>tested</i>
" " "	107	100%	31.11.1946 <i>ready</i>
" " "	104	100%	31.11.1946 "
" " "	103	88%	31.12.1946
" " "	80	85%	<i>not flown</i>
" " "	70	82%	<i>not flown</i>
G.55.B.	106	90%	31.12.1946
" " "	109	82%	<i>not flown</i>

Nota: A. = Monocomando
B. = Bicomando

Rome, 8th Nov. 1946

25A
(e)

AIR MINISTRY
General Direction
of Constructions and Supplies

to : AIR FORCES SUB COMMISSION - A.O. ROME
(through the Liaison Office)

Prot. No 2/7932/Cost./3728 Coll.

SUBJECT : Request of Authority for the construction of Aircraft
S.A.I. "Sportivo" and S.A.I. "Turismo".

The Italian Aeronautical Society presented to the Air Ministry an application tending to obtain the authority for the construction, on their own account and expenses, of the prototypes of the two following aircraft: S.A.I. type "SPORTIVO" and S.A.I. type "TURISMO".-

The main geometrical and flight characteristics of the two aircraft are as follows:

CHARACTERISTICS	S.A.I. SPORTIVO		S.A.I. TURISMO	
	Blackburn Cirrus		Blackburn Cirrus	
Engine	m.	9,80		10,60
Wing Span	"	7,85		6,00
Length	m.	14,80		14,60
Wing Surface	sq. m.	500		500
Net Weight	kg.	240		250
Useful Load	kg.	100		100
Horse Power	HP.	235		222
Top Speed	km/h	50	(with slots)	82
Min. Speed (without slots)	"	700		750
Range	km.	2	(side by side)	2
Seats (in tandem)	no			

As to the constructional characteristics we point out that the type "SPORTIVO" is a low wing monoplane, entirely in wood, with monocoque fuselage and normal fixed undercarriage.

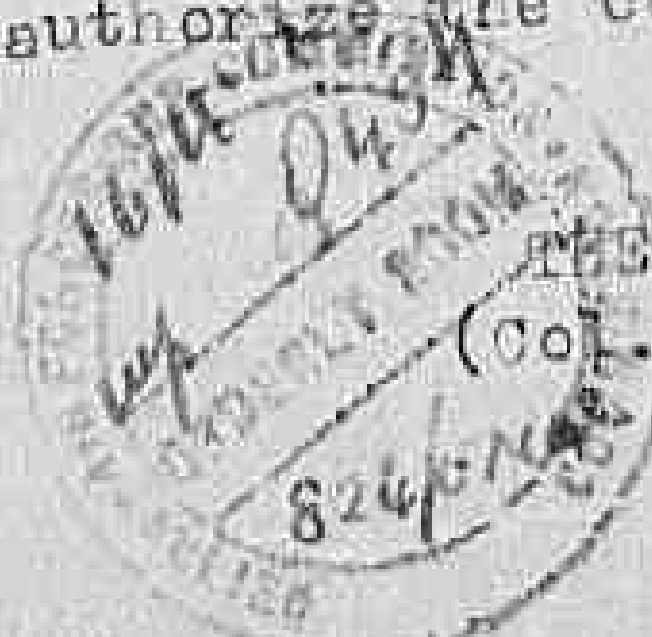
The type "TURISMO" is a high wing monoplane, entirely of metal, with double tail girder and a fixed tricycle undercarriage. The "TURISMO" is equipped with a pusher propeller.

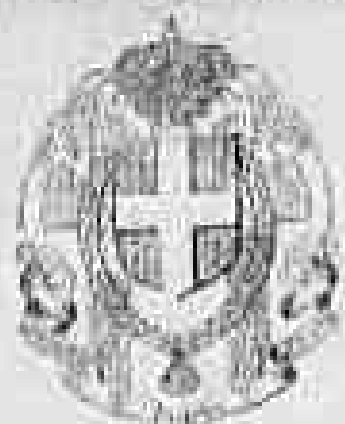
In case that no objection is made on the part of this A.F.S.C., we beg you to kindly authorize the construction of the above mentioned prototypes.

Translated by M. COMPAGNONI

THE GENERAL DIRECTOR
(Col. G.A.R.I. - U. TOLINO)

See off 18-11





Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE GENERALE
DELLE COSTRUZIONI E DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

LA COMMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione Aeronautica

R O M A

Dir. Aeromobili

Cost. =

OGGETTO Richiesta autorizzazione costruzione velivoli:

S.A.I. "Sportivo" e S.A.I. "Turismo".=

Tramite Ufficio Collegamento

Risposta al P.N. S E D E

La Società Aeronautica Italiana ha presentato alla scrivente una istanza intesa ad ottenere l'autorizzazione a costruire, per proprio conto ed a suo totale carico, i prototipi dei 2 seguenti velivoli: S.A.I. tipo "Sportivo" e S.A.I. tipo "Turismo".=

Le principali caratteristiche geometriche e di volo dei due velivoli sono le seguenti:

	S.A.I. "Sportivo"		S.A.I. "Turismo"	
	Blackburn	Cirrus	Blackburn	Cirrus
Motore				
Apertura alare	ml.	9,80		10,50
Lunghezza	"	7,35		5,60
Superficie alare	mq.	14,80		14,50
Peso a vuoto	kg.	500		400
Carico utile	"	240		250
Potenza installata	CV.	100		100
Velocità massima	km/h.	235		222
Velocità minima (senza iperostentatori)	"	82,500	(con iperostentatori)	82
Autonomia	km.	700		750
Posti	n°	2 (in tandem)		2 (affiancati)

Per quanto riguarda le caratteristiche costruttive, si precisa che mentre il tipo "Sportivo" è ad ala bassa, interamente in legno con struttura a guscio, a carrello fisso del tipo normale, il tipo "Turismo" è ad ala alta, interamente metallico con doppio trave di coda e carrello triciclo fisso; il "Turismo" è munito di elica propulsiva.=

Qualora nulla osti da parte di codesta A.R.C. si prega di voler autorizzare la costruzione dei suddetti prototipi.=

IL DIRETTORE GENERALE
(COL. G.A.R.I. - U. POLINO)

Polino

La presente istanza per essere valida, deve essere accompagnata dalla seguente documentazione:

1. - Disegni di costruzione

From : AIR FORCE AND COMMISSION - A.C. ROMA

To : ITALIAN AIR MINISTRY -

copies to : FIAT - ALFA ROMEO - AIRONE - SAILA -
Col. Scialoja (for information).

Date : 24th October 1946

Ref. : AFSC/324/AMM.

BRITISH AIRCRAFT ENGINE PRICES

Further to this Sub Commission's letter AFSC/324/AMM, dated 15th September 1946.

Herewith prices of British Aircraft Engines received up to date :

HERCULES 100 £. 1,000 Ex works reconditioned and
demolished engines 130
converted to Hercules 130
standard.

HERCULES 230 £. 5,000 As this engine is not in pro-
duction properly, this figure
must be treated as an estimate
to only for the present.

PRASUS XVIII £. 1,000 Ex works reconditioned. The
Department is not anxious to
sell this mark of PRASUS,
and would prefer to sell es-
sentially after conversion to PRASUS
18 standard.

PRASUS 55 £. 1,500 Ex works reconditioned.

PRASUS XV £. 1,000

PRASUS XVIII 12 £. 1,050

PRASUS XVIII 51 £. 1,250

PRASUS XVIII 71 £. 2,340

24A

Standard.

As this engine is not in production properly, this figure must be treated as an estimate only for the present.

As works reconditioned. The Department is not anxious to sell this work of PEGASUS, and would prefer to sell only after conversion to EOLAS 38 Standard.

As works reconditioned.

HERCULES 230 £. 3.000

PEGASUS XVII £. 1.000

PEGASUS 38 £. 1.200

HERCULES 230 £. 1.500

HERCULES XV £. 1.000

HERCULES XVIII £. 1.000

HERCULES XXI £. 1.250

HERCULES XXII £. 2.340

In the list of engines forwarded to you previously please alter DE LAVALLE 230 to read HERCULES 230.

It is to be understood that these prices are not fixed and are liable to fluctuations, but it is considered that prices will be reduced as production increases.

H. Thompson Esq

H. THOMPSON, ESQ., CDR.

FOR AIR VICE MARSHALL

DIRECTOR

AIR FORCE SUPPLY COMMISSION

12/10

From: Wing Commander V.C. Otter, OBE

Telephone FRANKLIN 2211

SO(T)/CS(A)/77/21

CONFIDENTIAL

BY AIR MAIL

MINISTRY OF SUPPLY,
MILLBANK,
S.W.1.

18th October, 1946.

Dear Thompson.

Thank you for your letter AFSC/824/ENG of the 12th October, pointing out what appeared at first sight to be a discrepancy in the prices quoted for Gipsy Queen 32 (not 31 as previously stated) and 51 engines.

2. You will have noted that the quotations given were "Financial Sanctions Estimates" only and that our Contracts Branch were reluctant to give, at this stage, a firm indication of what production engines are likely to cost. I am no expert in this costing business but I gather that the procedure adopted by our Contracts Branch is to keep bargaining with firms to lower their prices.

3. I should imagine that the price of £2,340 was more in the nature of the cost of a "development" Gipsy Queen 32 engine as opposed to the production model. In fact, at the time the estimate was given, the Gipsy Queen 32 was having difficulty in getting through its Civil Type trials and the firm may have deliberately pushed the price up as an insurance against any consequential modifications which the type trials might have proved necessary.

Wing Commander H. Thompson, MBE,
Air Force Sub-Commission,
Allied Commission,
Rome.

/As

W.C. 22/10

4. As a result of your observation, however, I have got the Contracts Branch to quote me the very latest estimates for the Gipsy Queens and the Cheetah XV. These prices are as follows, but I must sound a note of warning, that they, too, may fluctuate from time to time:-

(i)	Gipsy Queen 32		£1,050
(ii)	" " 51		£1,250
(iii)	" " 71		£2,340
(iv)	Cheetah XV		£1,000

5. Thank you for raising this query. I hope the other data are more accurate, but it really is difficult to tie the financial wizards down on any specific price!

Yours sincerely,

V.C. Owen

22A

FROM: AIR VICE MARSHAL I.E. BRODIE, O.B.E.

AIR FORCES SUB-COMMISSION,

ALLIED COMMISSION,

R O M E .

23rd October, 1946.

AFSC/840/RMG.

Many thanks for your letter SO(T)/CS(A)/77/20., dated 16th October, 1946. The data with which you are supplying us should I think be useful to the Italian Air Ministry and, therefore, we would appreciate it if you would continue to peg away at getting it, but only if it does not occupy an unwarrantable amount of your time.

For your information I believe that Air Commodore Whitney Straight (B.E.A.) has initiated action in getting a small number of Hercules and Centaurus engines for certain types of Italian aircraft which the B.E.A./Italian Internal Air Line Company will be ordering or has ordered, e.g. Breda BZ.508 (half completed, the G.218 (on the drawing board) and the S.M.95 (in service). Through him I think that most of the important Italian aircraft constructors are in touch with British firms.

Yours

[Handwritten signature]

Wing Commander V.C. Otter, O.B.E.,
Ministry of Supply,
Millbank,
London, S.W.1.

C.T.O. 24.10.46

From: Wg. Cdr. V.C. Otter, OBE.



SO(T)/CS(A)/77/20

CONFIDENTIAL

MINISTRY OF SUPPLY,
MILLBANK,
S.W. 1.

16th October, 1946.

*P.T.O. Pl. have looked in and
comment for me to reply.
Presumably we will till 1 A.M. 22/10
& John Bruden
Dear Air Vice Marshal,*

As promised in my letter SO(T)/CS(A)/77/19 of the 4th October, I have continued my efforts to obtain further information on the costs of British aero-engines, with some degree of success. Unfortunately, for various reasons, even the Contracts Branch cannot quote prices for the Hercules 262, Merlin 73 and 135, Griffon XII, 37 and 85, or Cheetah XIX, but I hope the non-availability of this information will not be a major worry.

As to the other engines, the latest prices, together with the Contracts Branch comments, are as follows:-

Hercules 100 - £3,000 each, ex-works, reconditioned and converted to the Hercules 130 standard.

Merlin 55 - £1,500 each, ex-works, reconditioned.

Air Vice Marshal I.E. Brodie, OBE,
Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
Rome.



Pegasus XVIII - £1,000 each, ex-works, reconditioned.
(The Department is not anxious to sell this Mark of Pegasus and would prefer to sell only after conversion to the Pegasus 38 standard).

Pegasus 38 - £1,200 each, ex-works, reconditioned.

I do hope that these data are of use to you and if you feel it essential to have some indication of the probable cost of the other engines I will keep pegging away for them.

Yours sincerely,
V. C. Otter.

2011

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION - A.C. - ROME
TO : ITALIAN AIR MINISTRY - ROME
Date : 21st October 1946
Ref. : AFSC/824/ENG.

OVERHAUL OF CA 314 AND CA 164 AIRCRAFT

Reference your 371479/STB/37/3513 COLL. dated 16th October 1946.
The repair of the above-mentioned aircraft by the CAPRONI Firm of TALIERO is authorized by this Sub-Commission.

2. It is requested you inform this Headquarters ~~the~~ the number of each type of aircraft to be overhauled.

H. Thompson

for
H. THOMPSON, WG. CDR.
AIR VICE MARSHALL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION

File in 870/ENG 19 A
(4)

From : "Stato Maggiore" Italian Air Forces
3rd Maintenance Department, Technical Section

To : A.F.S.C. A.C. Rome

Date : 16th October 1946

Ref. : 371479/S¹3/37/3513 Coll.

Subject. : OVERHAUL OF AIRCRAFT TYPE CA. 314
AND CA. 164 AT CAPRONI TALIEDO FIRM

231. f. 10
24/10
824/Eng

Following the talks which had already taken place, it is the wish of this "Stato Maggiore" to entrust the general overhaul of CA 314 and CA. 164 aircraft to the Caproni di Taliedo Firm.

Up to this date, such work had been carried out in our workshops, but owing to the long working period of the machines, ~~has~~ accumulated and it is now necessary, to have special equipment and suitable personnel to carry out the work.

It is also our wish to have the three CA 314 aircraft, which have been badly damaged and at present lying in compound repaired. Such aircraft would be made into G. type which is particularly suitable for ~~the~~ "Blind flying school."

We ask your Allied Commission the authorization for the Caproni di Toliedo Firm to carry out the above mentioned repairs.

Being unable to diminish the number of aircraft on strength, the aircraft which are to be sent to the firm will be very limited.

THE CHIEF OF THE GENERAL STAFF

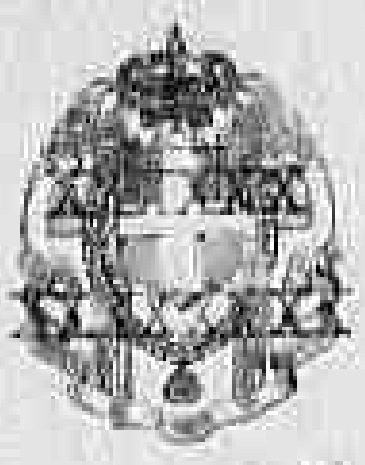
Translated by Sgt. A.G. WIRTH

19A Mod. 122*

16 OTT. 1943

Roma.

19 A



B.

Stato Maggiore *Regia Aeronautica*

3° REPARTO SERV. Sezione Tecnica -

Al L'A.C. A.R.S.C.

- Tramite Ufficio Collegamento - S E D E

Prot. N. 371479 ST 3/37 Allegato 3513 Colle.

Risposta al f. N.° del

OGGETTO Revisione presso Ditta Caproni Taliedo dei velivoli tipo Ca.314 e Ca.164.-

A seguito dei colloqui intercorsi sarebbe desiderio di questo Stato Maggiore affidare alla Ditta Caproni di Taliedo la revisione generale dei velivoli Ca.314 e Ca.164.

Fino ad oggi tali lavori sono stati fatti presso le nostre officine, ma data la vetustà delle macchine si rende ora necessario affrontare una mole di lavoro che richiedono attrezzature speciali e maestranze idonee.

Sarebbe anche nostro desiderio di far riparare i tre velivoli Ca.314 gravemente incidentati attualmente in compound.- Tali velivoli verrebbero trasformati nel tipo G. particolarmente adatto per la Scuola di volo senza visibilità.

Si richiede pertanto a codesta Commissione Alleata il nulla osta affinché la Ditta Caproni di Taliedo sia autorizzata ad eseguire le predette riparazioni.

Il numero dei velivoli da inviarsi in Ditta sarà molto limitato non potendosi sguarnire la linea di molti velivoli.-



IL CAPO DI STATO MAGGIORE

3/2

Si prega leggere per ogni lettera in allegato e indicare nella risposta di che Ditta della Ditta Caproni la Ditta Caproni non si riprende

UFFICIO POLIGRAFICO DELLO STATO

18A

From Wing Commander H. THOMPSON MBE

ATSC AC
APO \$551
C.M.F.

AFSC/836/ENG.

12th October 1946

Dear Otter,

I am writing on behalf of A.V.M. Brodie to thank you for your letter SO(T)/CS(A)/77/19 dated the 4th October 1946.

I don't intend to take any action on the subject matter of your letter at the moment as there seems to be an error in the prices of the Gipsy Queen 31 and 51.

The former is normally aspirated, and the latter is of similiar design but moderately supercharged.

The former cost figure is £.2,340 and the latter £. 1,250.

If there is this large difference in price £. 1090, it would appear that the supercharged engine should cost the higher figure.

Your efforts on our behalf are very much appreciated and I hope that this letter will not cause you extra work.

Yours sincerely

H. Thompson

H. THOMPSON

The former is of similar design but moderately supercharged.

The former cost figure is £.2,340 and the latter £. 1,250.

If there is this large difference in price £. 1090, it would appear that the supercharged engine should cost the higher figure.

Your efforts on our behalf are very much appreciated and I hope that this letter will not cause you extra work.

Yours sincerely

H. Thompson

H. THOMPSON

Wing Commander V.C. OTTER, OBE
Ministry of Supply
Millbank

London S.W.1.

From: Wing Commander V.C. Otter OBE.

Telephone: FRANKLIN 2211

By Air Mail

MINISTRY OF SUPPLY,
MILLBANK,
S.W.1.CONFIDENTIAL

SO(T)/CS(A)/77/19

4th October, 1946

Dear Air Vice Marshal,

Very many thanks for your letter DO/IEB of the 6th September, 1946. It is indeed encouraging to hear of the successful outcome of the meeting at the Italian Air Ministry!

My efforts at getting prices of the various engines referred to in my last letter have not come up to expectations, but I am still hoping! You may, however, care to have the following details as a first "helping" and I will send on further details as they become available.

Contracts Branch latest quotations.

Cheetah XV.....	£1,250	(as this engine is not yet in production proper, the figure must be treated as an estimate only for the present).
Hercules 230.....	£5,000	

Contracts Branch Financial Sanction Estimates

Gipsy Queen 31.....	£2,340	} Contracts Branch has as yet no firm indication of what prices will finally be agreed for these engines as they are only just coming into production.
" " 51.....	£1,250	
" " 71.....	£2,500	

Air Vice Marshal I.E. Brodie, O.B.E.,
Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
ROME

Although/

Although these prices are as quoted by our Contracts Branch, I do not know to what extent, if any, they may be raised or lowered for sales abroad. I feel, therefore, that the figures could better be used as a guide than finalised sale prices at this stage.

I showed the Air Marshal your letter and he asked me to convey to you his best wishes.

With kind regards,

Yours sincerely,

V. C. Owen.

C.T.O.

Please inform I.A.N. (a firm as you think fit - after consultation with Col. Brenta?)

W.B. 10/10.

FROM :- AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. ROME.
 TO :- ITALIAN AIR MINISTRY
 DATE :- 15th SEPTEMBER, 1946.
 REF. :- AFSC/840/ENG.

LIAISON BETWEEN BRITISH AND ITALIAN
AIRCRAFT INDUSTRIES.

Further to this Sub Commissions letter of even reference dated 25th July 1946 herewith particulars of British Aircraft Engines Available for purchase.

Purchase prices are expected in the near future and will be forwarded when received.

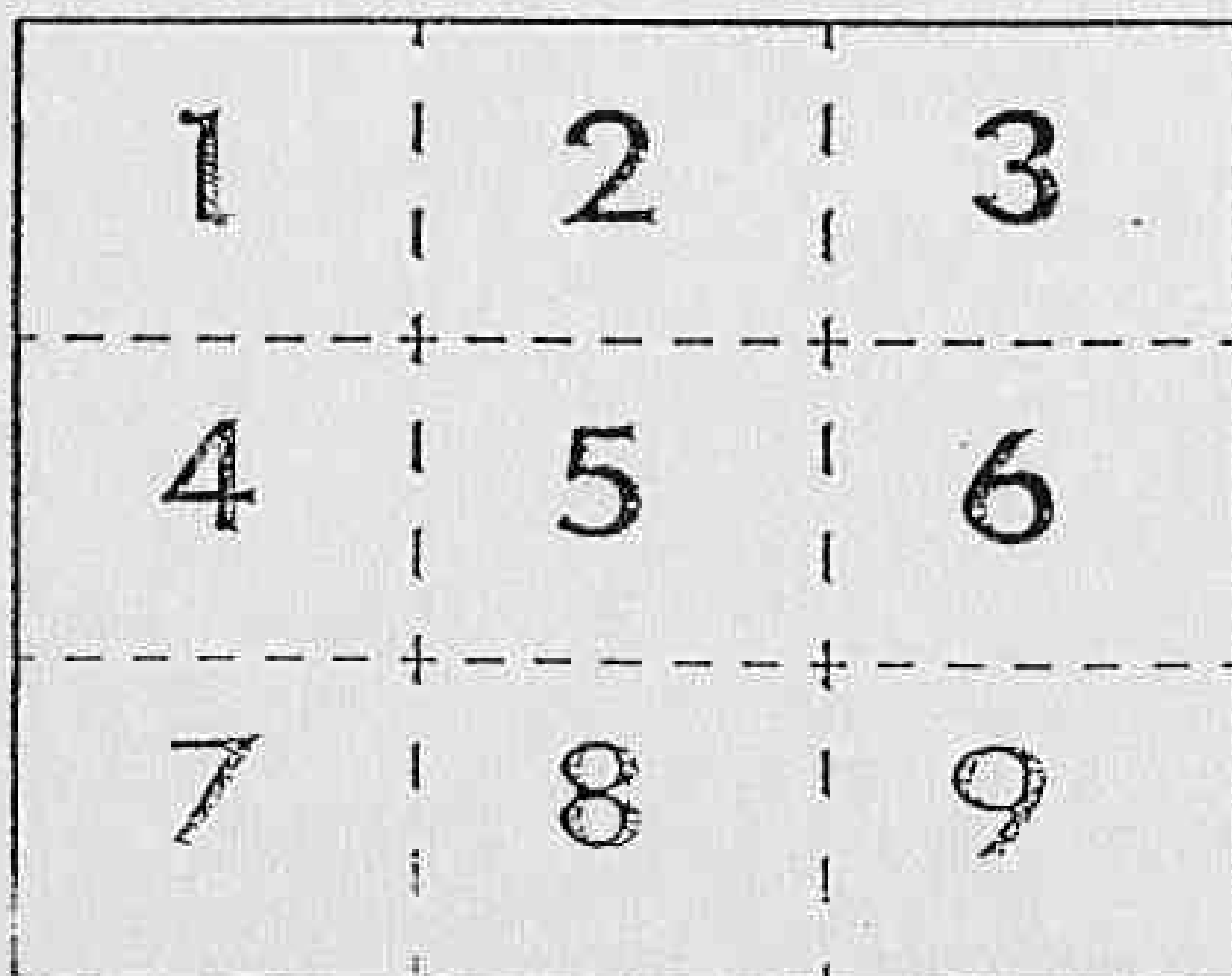
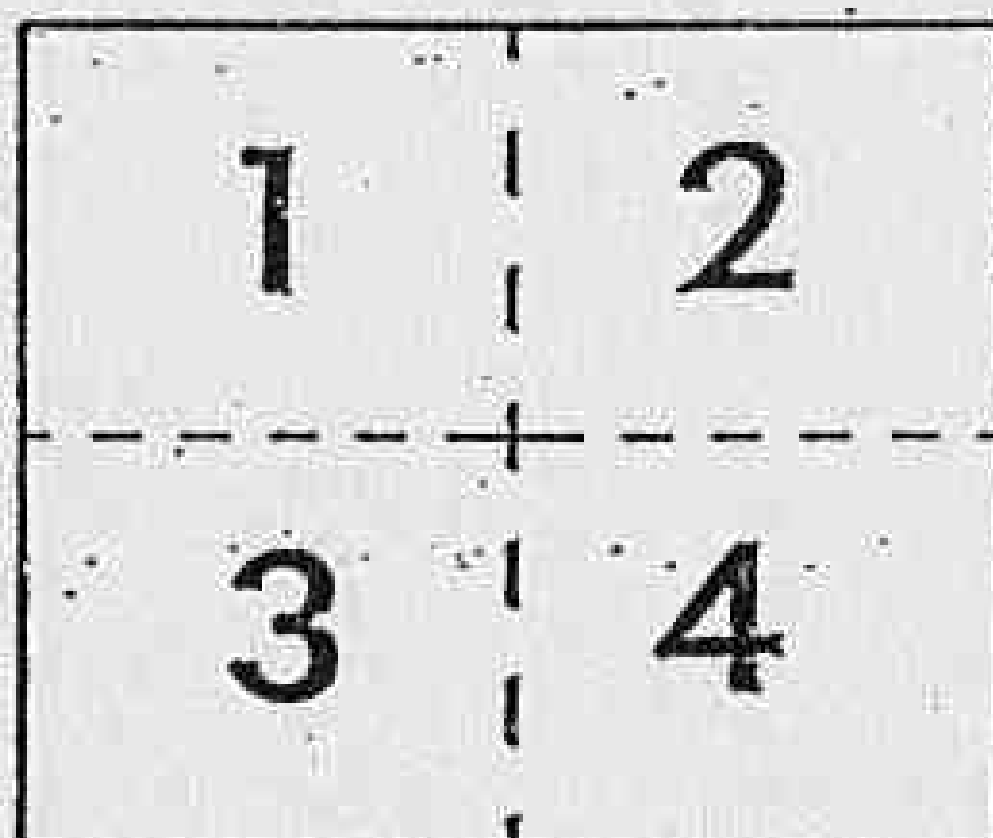
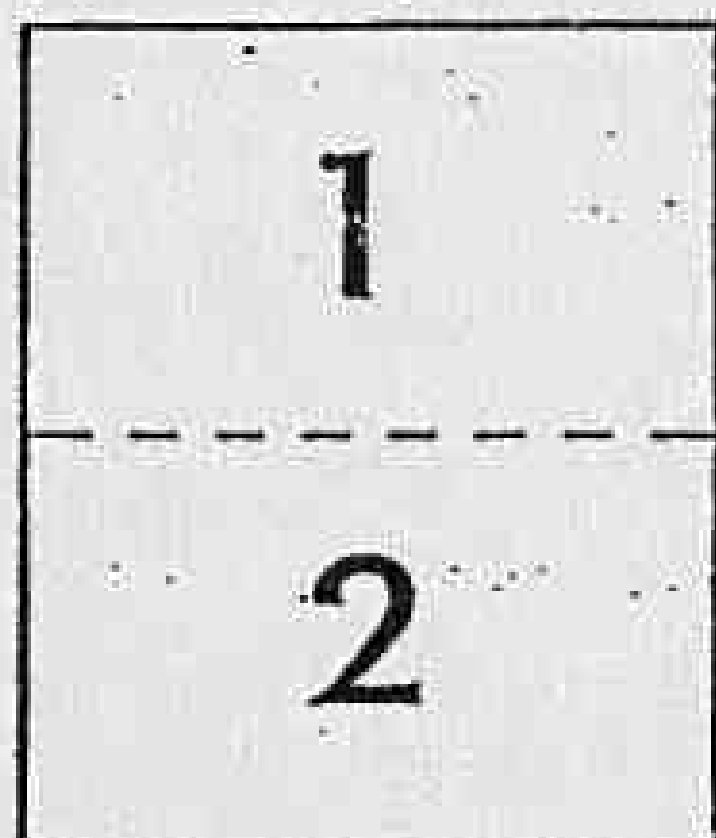
Copies have been passed direct to firms as follows.

F.I.A.T.	2 Copies
ALFA ROMEO	1 "
AIRONE	1 "
COL. RANIERO	1 "
S.A.I.A.	1 "

H. Thompson
 H. THOMPSON, W/C.
 for AIR VICE MARSHAL
 DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

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

SEE DIAGRAMS BELOW.



CONFIDENTIALBritish Aero-EnginesClass:- 300 to 350 H P approx

Maker	Type and Mark of Engine	Brief Description	POWERS				
			Take-Off		Maximum Cruising		
			BHP	RPM	BHP	RPM	Alt
Armstrong Siddley	Cheetah XIX	7 cylinder, air cooled, single row, radial Moderately super-charged. Direct drive.	410	2300	340	2100	525
	Cheetah XV	As above but with 0.732 : 1 reduction gear.	420	2550	320	2100	500
de Havilland Engine Co.	Gipsy Queen 31	6 cylinder, air cooled, in line, inverted, normally aspirated engine. Direct drive.	250	2500	212	2200	225
	Gipsy Queen 51	As above but moderately super- charged.	285	2500	222	2100	65
	Gipsy Queen 71	As for G. Queen 51 but with 0.711 : 1 reduction gear.	315	2800	266	2400	70

CONFIDENTIALBritish Aero-Engines100 to 350 H P approx.

POWERS					Weight in lbs.	Type of Fuel
Minimum Cruising RPM	Altitude	BHP	Maximum Power RPM	Altitude		
2100	5250 ft.	395	2425	4250 ft.	700 lb.	87 Octane
2100	5000 ft.	405	2425	4000 ft.	805 lb.	87 Octane
2200	2250 ft.	250	2500	Sea Level	510 lb.	80 Octane
2100	6500 ft.	275	2400	5750 ft.	550 lb.	87 Octane
2400	7000 ft.	300	2700	8000 ft.	630 lb.	100 Octane

de Havilland Engine Co.	Gipsy Queen 31	6 cylinder, air cooled, in line, inverted, normally aspirated engine. Direct drive.	250	2500	212	2200	225
	Gipsy Queen 51	As above but moderately super- charged.	285	2500	222	2100	650
	Gipsy Queen 71	As for G. Queen 51 but with 0.711 : 1 reduction gear.	315	2800	266	2400	700
Blackburn Aircraft Co.	Grenadier	6 cylinder in line inverted air-cooled supercharged with direct drive (NOT yet Type tested)	307	2500	275	2300	450
Sir Roy Fedden Ltd.	6.S1 - 474	6 cylinder, sleeve valve, horizontally opposed. Supercharged, fuel injection, direct drive.	350	3350			

2200	2250 ft.	250	2500	Sea Level	510 lb.	80 Octane
2100	6500 ft.	275	2400	5750 ft.	550 lb.	87 Octane
2400	7000 ft.	300	2700	8000 ft.	630 lb.	100 Octane
2300	4500 ft.	299	2500	6000 ft.	540 lb.	87 Octane
		320	3350	Sea Level	450 lb.	100 Octane

CONFIDENTIAL

British Aero-Engines

Class:- 1800 to 2000 HP approx

Maker	Type and Mark of Engine	Brief Description	POWERS				
			Take-Off		Maximum Cruising		
			BHP	RPM	BHP	RPM	
Bristol Aeroplane Co.	Hercules 100 and 101	14 cylinder, sleeve valve, air cooled, double bank radial, two speed supercharger. 0.441:1 reduction gear.	1675	2800	Low Gear 1515 High Gear 1415	2400 2400	
	Hercules 130	As above but with single speed supercharger.	1690	2800	1550	2400	
	Hercules 230	As for Hercules 130.	1950	2800	1590	2400	
	Hercules 262	As for Hercules 100.	1920	2800	Low Gear 1510 High Gear 1330	2400 2400	
Rous Royer Ltd.	Merlin 135	12 cylinder, Vee-type pressure, liquid cooled, two-speed, two-stage supercharger. 0.42:1 reduction gear.	1725	3000	Low Gear 1200 High Gear 1185	2650 2850	
	Griffon XII	12 cylinder, Vee-type, pressure liquid cooled, 2 speed, single stage supercharger. 0.45 : 1 reduction	1815	2750	Low Gear 1320 High Gear 1200	2400 2400	

CONFIDENTIALBritish Aero-Engines100 to 2000 HP approx.

POWERS						Weight in lbs.	Type of Fuel
Maximum Cruising		Maximum Power					
RPM	Altitude	BHP	RPM	Altitude			
2400	7750 ft.	1800	2800	9000 ft.		2000 lb.	100/130 grade
2400	16500 ft.	1625	2800	19500 ft.			
2400	4750 ft.	1795	2800	7250 ft.		1870 lb.	100 Octane
2400	4750 ft.	2020	2800	4500 ft.		1905 lb.	100 Octane
2400	10500 ft.	2040	2800	8000 ft.		2050 lb.	100 Octane
2400	19500 ft.	1740	2800	17000 ft.			
2650	10250 ft.	1790	3000	4500 ft.		1720 lb.	100 Octane
2850	23750 ft.	1650	3000	16750 ft.			
2400	3750 ft.	1815	2750	Sea Level		1790 lb.	100 Octane
2400	15250 ft.	1645	2750	11,500 ft.			

Bristol Aeroplane Co.	Hercules 130	As above but with single speed supercharger.	1690	2800	1550	2400
	Hercules 230	As for Hercules 130.	1950	2800	1590	2400
	Hercules 262	As for Hercules 100.	1920	2800	Low Gear 1510 High Gear 1330	2400 2400
Raus Royer Ltd.	Merlin 135	12 cylinder, Vee-type pressure, liquid cooled, two-speed, two-stage supercharger. 0.42:1 reduction gear.	1725	3000	Low Gear 1200 High Gear 1185	2650 2850
	Griffon XII	12 cylinder, Vee-type, pressure liquid cooled, 2 speed, single stage supercharger. 0.45 : 1 reduction gear.	1815	2750	Low Gear 1320 High Gear 1200	2400 2400
	Griffon 37	As for Griffon XII	2020	2750	Low Gear 1420 High Gear 1340	2400 2400
	Griffon 85	As for Griffon 37 but with two speed, two stage supercharger, liquid cooled intercooler 0.442 : 1 reduction gear and contra- rotating propeller.	1915	2750	Low Gear 1305 High Gear 1215	2400 2400

2400	4750 ft.	1795	2800	7250 ft.	1870 lb.	100 Octane
2400	4750 ft.	2020	2800	4500 ft.	1905 lb.	100 Octane
2400	10500 ft.	2040	2800	8000 ft.	2050 lb.	100 Octane
2400	19500 ft.	1740	2800	17000 ft.		
2650	10250 ft.	1790	3000	4500 ft.	1720 lb.	100 Octane
2850	23750 ft.	1650	3000	16750 ft.		
2400	3750 ft.	1815	2750	Sea Level	1790 lb.	100 Octane
2400	15250 ft.	1645	2750	11,500 ft.		
2400	7000 ft.	2060	2750	2000 ft.	1900 lb.	100 Octane
2400	13750 ft.	1870	2750	10750 ft.		
2400	12250 ft.	2015	2750	7000 ft.	2140 lb.	100/130 grade
2400	25000 ft.	1800	2750	21000 ft.		

CONFIDENTIALBritish Aero-EnginesClass:- 1000 to 1200 HP app

Maker	Type and Mark of Engine	Brief Description	POWERS			
			Take-Off		Maximum Cruising	
			BHP	RPM	BHP	RPM
Bristol Aeroplane Co.	Pegasus XVIII and 38	9 cylinder, air cooled, single row radial, two speed supercharger 0.5 : 1 reduction gear	1050	2600	Low Gear 815	2250
					High Gear 750	2250
Rolls Royce Ltd.	Merlin 55	12 cylinder, Vee-type pressure liquid cooled, gear driven single speed super-charger. 0.477: 1 reduction gear	1185	3000	1030	2650
	Merlin 73	As above but with two-stage supercharger and liquid cooled intercooler. 0.42 : 1 reduction gear	1285	3000	Low Gear 1090 High Gear 995	2650

CONFIDENTIALBritish Aero-Engines1000 to 1200 HP approx.

POWERS					Weight in lbs.	Type of Fuel
Maximum Cruising		Maximum Power				
RPM	Altitude	BHP	RPM	Altitude		
2250	14750 ft.	1050	2600	Sea Level	~~PEGASUS.~~ XVIII 1140 lb.	100 Octane
2250	14750 ft.	965	2600	13,000 ft.	~~PEGASUS.~~ 38 1170 lb.	
2650	13250 ft.	1470	3000	9250 ft.	1400 lb.	100 Octane
2650	14250 ft.	1710	3000	8500 ft.	1665 lb.	100 Octane
2650	25250 ft.	1505	3000	21000 ft.		

FROM: AIR VICE MARSHAL I.E. BRODIE, O.B.E.

115A
AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION,
R O M E .

6th September, 1946.

DO/IEB.

Dear

Many thanks for your letter SO(T)/CS(A) 77/15 dated 29th August, 1946, and for the enclosures. I hope that the trouble you have taken will be rewarded in practice and commercially.

It has occurred to me that since our meeting with the Italian officials at the Italian Air Ministry the top man in the Italian aircraft industry appears to have taken a new lease of life and, in fact, a number of them are on their way to England, mostly under the auspices of B.E.A. in order to attend the Static Exhibition and Flying Display organised by the Society of British Aircraft Constructors, as well as to make contact with firms.

If it involves a lot of trouble in your department do not worry about sending prices of the various engines, though if it is easier to obtain it would be worthwhile our having them.

Yesterday Ing. Zappata, the head man of the Breda Firm was in here and we studied the matter of engines required and I gather that he is now in favour of obtaining four Bristol Centaurus engines for the Breda BZ.308, (60 passengers) and we expect information about these engines from Captain Bartlett or Mr. Macklin who have recently been here.

Please remember me to Sir Alec and remember that if either of you is passing through Rome that I would be more than pleased to put you up again.

Yours

Wing Commander V.C. Otter, CBE.,
Ministry of Supply,
Millbank,
S.W.1.

See
C.T.O. 4/6-11

From: Wg. Cdr. V.C. Otter, OBE.

Telephone: FRANKLIN 2211

CONFIDENTIAL

SO(T)/CS(A)

77/15

BY AIR MAIL

MINISTRY OF SUPPLY,
MILLBANK,
S.W.1.

29th August, 1946.

Dear Air Vice Marshal,

At a conference held at the Italian Air Ministry on the 19th July, 1946, Air Marshal Coryton was asked to provide you with lists of British aero-engines (other than turbines) in the 300 to 350 HP; 1,000 to 1,200 HP; and 1800 to 2000 HP classes. The Air Marshal undertook also to provide, where possible, an indication of the cost of each engine listed and whether or not spares are available.

The required information is, I regret, taking far longer to collect than was anticipated. In fact, at the present time, we are still awaiting details of the cost, etc., but rather than defer matters further, I am taking the liberty of sending to you now, in the Air Marshal's absence on leave, the data so far available.

As to spares, all the types listed, with the exception of the Blackburn Grenadier, and the Pedden 6.S1-474, are in current production, so there should be no difficulty on this score.

/Nor

Air Vice Marshal I.E. Brodie, OBE,
Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission,
ROME.

1/15 5/7

Nor should there be any reason why the Italians' quantity requirements of such engines should not be met. The Grenadier and Fedden engines, being in the development stages, however, may prove a little more difficult in this respect. Moreover, we feel that some of the types listed may be among those being declared surplus to Air Ministry requirements. The Air Ministry have been asked to confirm which types fall within this category, but we have not yet received their reply.

I hope that the attached tables will prove useful as an interim step and that the non-availability of prices at this stage will not further hold-up action with the Italians. We will ensure, however, that the promised information on the items still outstanding will be forwarded to you immediately it comes to hand.

It is somewhat late in the day to do so, but may I offer my warmest thanks for two most enjoyable days in Rome.

Yours sincerely,
V. C. Owen.

Continued - 100 from Bristol
(By V. C. Owen) (D. C. Owen)

EXTRACT FROM "IL MESSAGERO" - 17.9.46.

NEW AIR LINES FOR OCTOBER.

The constitution of an Anglo-Italian Aeronautic Society.

A high ranking British Officer who has been present at the meeting, declared that the signature to such an accord would imply an enlightenment of the Peace Treaty as far as construction in Italy of Aeronautic material is concerned, and that ~~very~~ soon Italy will be able to take her place in the field of Civilian Aviation.

S/O. M/12
D.D. HkM 18/9
SSO wj 19/9
S/O
C.T.O. J/ 19-IX

See 14c

I don't know who said this, if anyone said it at all, & I don't, because it's incorrect in that - subject to a check - no mention of aircraft construction or civil aviation is made in the Peace Treaty. (2) I advised the Press people to say nothing about aircraft construction (When Reporting this news) because the fact of bringing the subject up at all might jeopardize the future of Italian Civil aviation: the press agreed to say nothing.

(3) C.T.O. ~~extra~~ plan have this placed on ^{together with culture} Air Construction Policy file.
RFB 12/9

14A
EXTRACT FROM " IL MESSAGERO " - 17.9.46.

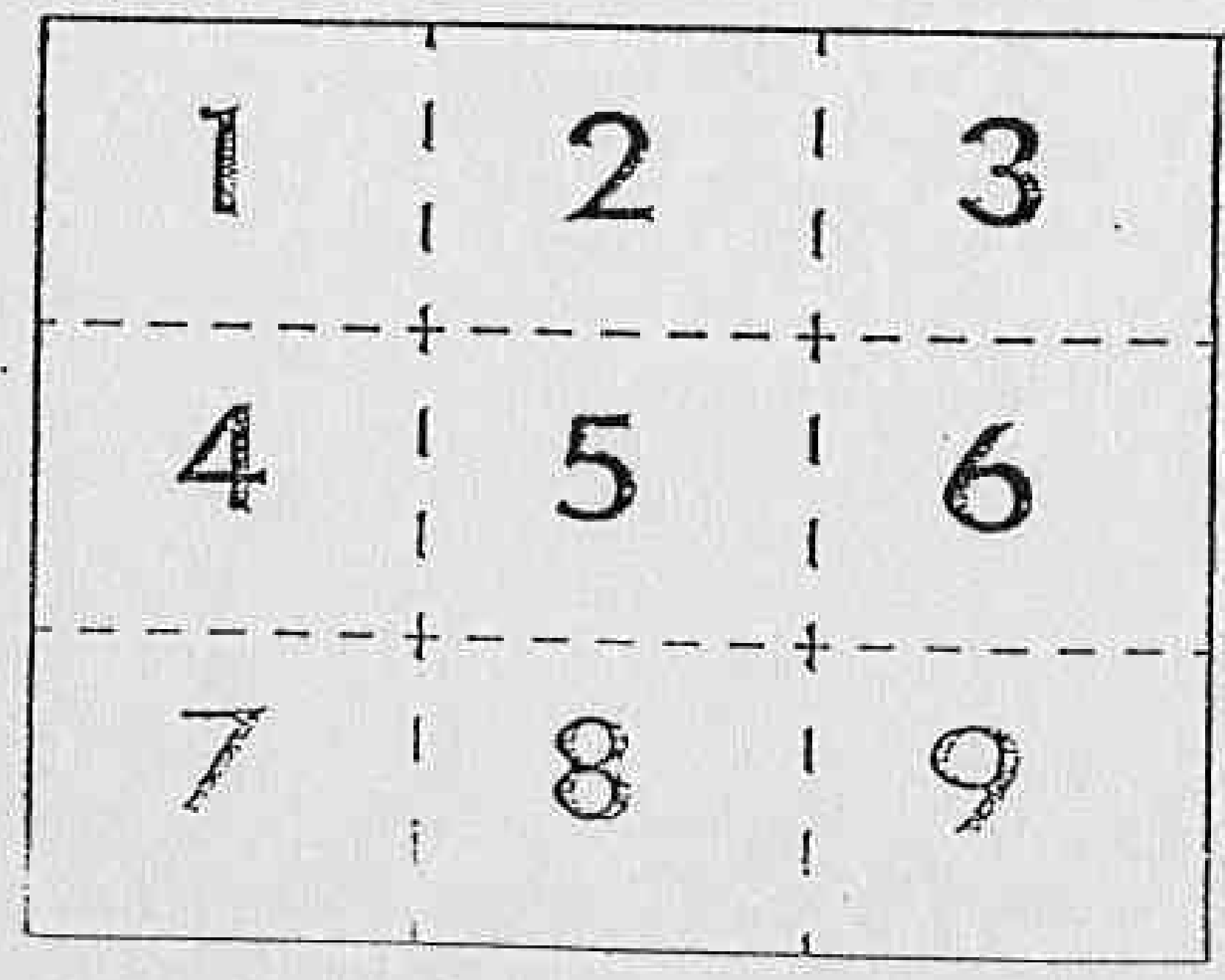
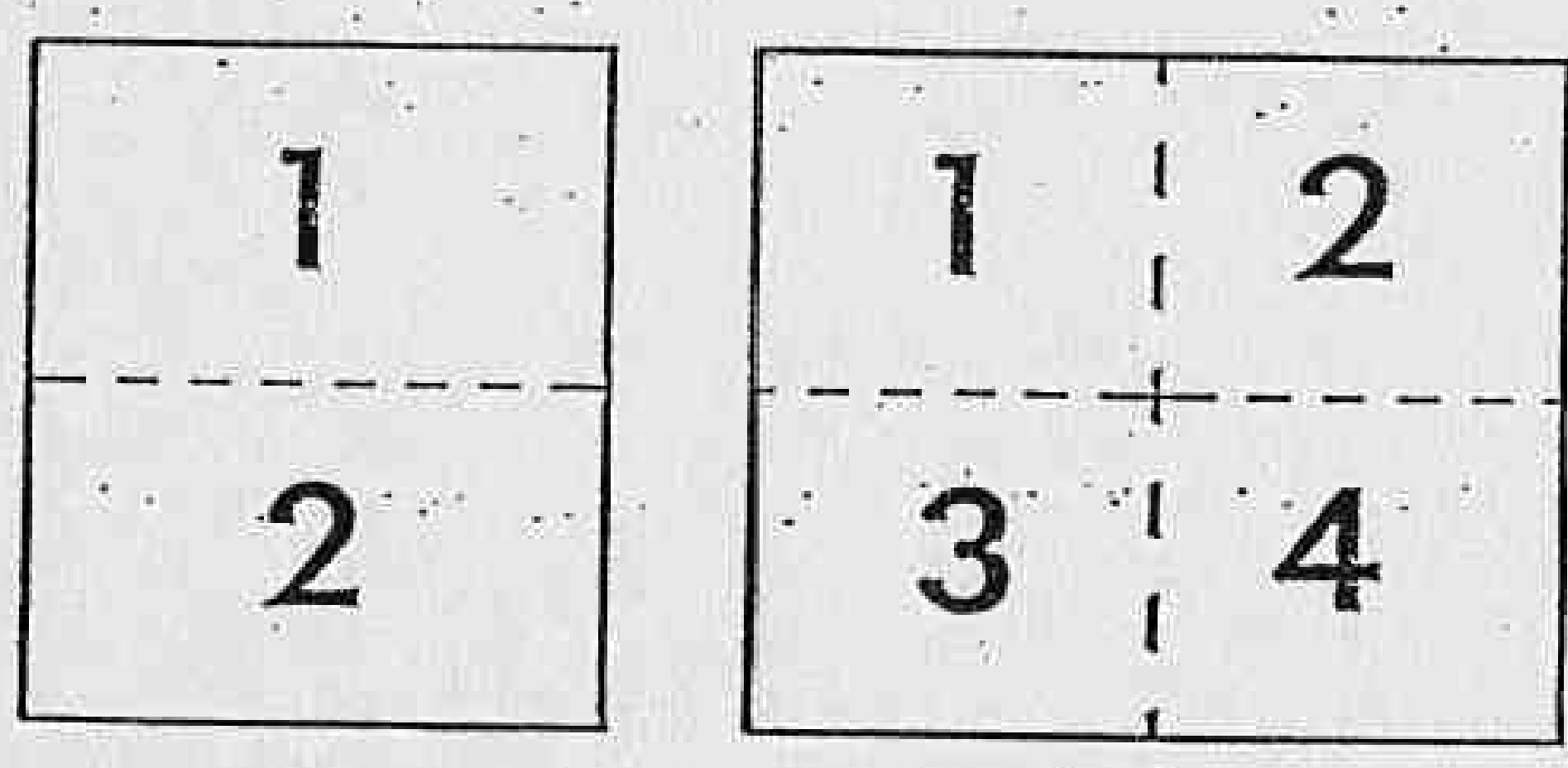
NEW AIR LINES FOR OCTOBER.

The constitution of an Anglo-Italian Aeronautic Society.

A high ranking British Officer who has been present at the meeting, declared that the signature to such an accord would imply an enlightenment of the Peace Treaty as far as construction in Italy of Aeronautic material is concerned, and that ~~very~~ soon Italy will be able to take her place in the field of Civilian Aviation.

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

SEE DIAGRAMS BELOW.



EDIZIONE DEL MATTINO

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via del Tritone, 152 - Palazzo de «IL MESSAGGERO»
Telefoni centralino: 42337 - 43045 - 44141 - 44144 - 45026

ABBONAMENTI

	Anno	Semestre	Trimestre
Sei numeri settimanali	L. 1250 -	650 -	350 -
con l'edizione del lunedì	L. 1500 -	780 -	420 -

UN NUMERO L. 5 APPREZZATO L. 8 C. C. POSTALE 1/2596
Società editrice "IL MESSAGGERO" PROPRIETARIA ROMA

Anno 98 - N. 122

Martedì 17 Settembre 1946

GIORNALE DEL

Il Messaggero

di Roma

I lavoratori difendono la lira

Non si è dato il necessario rilievo alle proposte che la Confederazione del Lavoro ha presentato al Governo sabato scorso, nell'intento di recare il proprio contributo alla soluzione della crisi economica, che travaglia il paese e, in particolare, vasti settori delle classi lavoratrici. Caposaldo delle proposte confederali è la decisa, intransigente lotta contro l'inflazione. «La delegazione — si legge nel comunicato — ha confermato ai ministri che i lavoratori intendono assolutamente sia scongiurato ogni pericolo di inflazione e chiedono, pertanto, l'energico intervento del Governo per l'attuazione di un vasto programma economico-finanziario, che assicuri in primo luogo la stabilità della moneta».

Sono dichiarazioni di una importanza capitale, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista politico.

Se i delegati della Confederazione si fossero ispirati unicamente a egoistici interessi di classe, ad anguste vedute di categoria, non avrebbero preso una così decisa posizione contro l'inflazione. Fino ad un certo punto l'avrebbero favorita o, quanto meno, tollerata, essendo risaputo che l'inflazione giova ai magnati della grande industria protetta, che, speculando sulla svalutazione della moneta, si avvantaggiano in due sensi: prima di tutto, pagando in moneta svalutata i debiti che gravano sulle imprese, in secondo luogo incrementando le esportazioni.

Si obietterà che, in questo caso, anche i salari operai, i salari reali, diminuiscono in proporzione della svalutazione; ma la risposta è facile ed è suffragata da una lunga esperienza. Quando il grande capitalismo si avvantaggia dell'inflazione, non ha nessuna difficoltà ad aumentare i salari operai, dal momento che gli aumenti si riversano sullo Stato o sulla grande massa dei consumatori. In questi casi, si determina il fin troppo

LA CRISI ALL'ESAME DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Il programma economico definito in sette punti fondamentali

Un prestito interno di nuovo tipo ed uno estero - Misure fiscali - Mobilitazione dei beni italiani - Rinnovamento dell'apparato tributario - Imposta personale

Nuovi incontri, colloqui e riunioni ed un'adunanza straordinaria del Consiglio dei Ministri, sono stati dedicati all'esame della situazione politica nella quale si è inserita ieri la lettera di Pacciardi contenente le richieste del Partito repubblicano sul programma di governo e che alcuni hanno senz'altro definito «ultimatum».

De Gasperi, tornato in aereo da Milano ieri l'altro sera, si è messo ieri di buon mattino al lavoro. Al Viminale ha ricevuto il Ministro Campilli, poi i suoi collaboratori della Presidenza e del Ministero dell'Interno, quindi il direttore generale della Banca d'Italia Menichella ed infine l'ambasciatore Reale. Quest'ultimo, a quanto si apprende, avrebbe riaffermato al Presidente del Consiglio il proposito di lasciare il suo posto di ambasciatore a Varsavia.

Riunione di gruppi

Al termine di questi colloqui, De Gasperi ha lasciato il Viminale e interrogato dai giornalisti in merito alla lettera dei repubblicani ha detto: «Mi è stato fatto rilevare che il documento è composto di due parti: l'una è una tesi massima per il caso che si avanzi una crisi generale, che i repubblicani non desiderano ma per l'eventualità della quale preannunciano i loro postulati; la seconda parte contiene una serie di richieste fatte valere di fronte all'attuale Governo. Penso che se ne potrà parlare all'Assemblea Costituente esaminando le interpellanze, le richieste, le direttive presentate o raccomandate dai vari gruppi». Poi ha soggiunto che non c'è niente di grave, «E' una cosa che andrà nel calderone generale».

A Montecitorio i gruppi parlamentari non sono rimasti inattivi. Vi è stata una riunione di

colore importanza ed urgenza. Pertanto egli ha dato incarico ad un comitato di ministri, composto da Campilli, Scoccimarro e Morandi e dal direttore generale della Banca d'Italia dott. Menichella, di riesaminare il programma e di predisporre una serie di provvedimenti da presentare all'esame del Consiglio dei Ministri.

Su tali provvedimenti ha riferito Campilli.

Questi ha così elencato le misure predisposte dal Comitato dei ministri per fronteggiare la situazione economica e finanziaria del Paese:

1) sollecita emissione di un prestito di nuovo tipo. La innovazione più saliente consisterà nel fatto che al termine di nove anni il sottoscrittore potrà scegliere fra il rimborso immediato o il consolidamento del suo credito;

2) misure fiscali intese a colpire la rivalutazione che i beni reali hanno avuto per effetto della svalutazione monetaria;

3) mobilitazione del credito privato, da realizzarsi attraverso gli Enti parastatali quali l'IRI, l'IMI, ecc.;

4) formulazione di un piano nazionale di ricostruzione, da servire di base per la conclusione di un prestito estero;

5) rinnovamento e rinvigimento dell'apparato fiscale;

6) applicazione di una imposta personale progressiva sul patrimonio. In sede di organizzazione tecnica di questa imposta sarà riesaminato il problema del cambio della moneta nell'intento di sommetterlo, per realizzare un completo censimento dei beni mobili in possesso dei contribuenti;

7) Normalizzazione dei rapporti di lavoro da raggiungersi mediante un accordo da stipularsi tra le Confederazioni,

cambio della moneta. Per i profitti di regime, bisogna tener presente che le disposizioni legislative definitive sono entrate in vigore da appena quattro mesi e mezzo. Già si registrano i primi incassi.

Dopo brevi dichiarazioni di Macrelli, Micheli ha insistito sulla necessità di rendere operante la solidarietà fra i vari partiti ed ha criticato l'intervista concessa dal ministro Scoccimarro a Venezia.

Scoccimarro ha replicato dicendo che l'intervista si proponeva solamente di porre l'accento su una inflazionabile situazione.

A riprova ancora della cura posta dal suo Ministero nell'eccepire le fonti di contribuzione, ha preannunciato l'imminente

presentazione di un catenaccio che assicuri ulteriore entrata all'erario.

Successivamente il ministro dell'Agricoltura ha proposto di mantenere le razioni di grano e zucchero al riparo dalle vincolistiche per i grossi, cioè, per il burro e, si sa, analogamente avviene per l'olio, assicurando per la nazione una ragione di grammi mensili.

Dopo aver ricordato i tecnici quanto l'una delle categorie sono pronunciate con la decisione del calibro, che più profici

L'ATTIVITÀ DELLE COMMISSIONI

I beni italiani strenuamente difesi

Il gen. Theron sostiene, a nome del Sud, una forte Marina da guerra - Kardel monetaria e diplomatica fra la Jugoslavia

PARIGI, 16. — Importanti questioni economiche e militari del trattato di pace italiano sono state discusse oggi davanti alle varie commissioni della conferenza della pace.

L'ambasciatore italiano a Washington ha innanzi tutto illustrato il punto di vista italiano sull'articolo 69 dello schema del trattato in base al quale le Nazioni Unite acquisterebbero automaticamente il diritto di con-

dell'Italia per quattro anni.

1) Le nazioni hanno specificato che gli italiani nel rispetto della loro sovranità non vorrebbero essere vincolati da una corteo di determinati

2) Dove accorrono tale materia risulterebbe una corteo di determinati dalla richiesta di

14B

EDIZIONE DEL MATTINO

Il Messaggero

Roma

E DEL MATTINO

A. Satiro confessore

Spedizione in abbonamento postale

DEI MINISTRI

del Governo fondamentali

abilitazione del credito - Un piano or-
sta progressiva - I rapporti di lavoro

azione di alcuni decreti
che entreranno in
entrata in vigore il 30
L.
essivamente l'Alto Com-
o dell'alimentazione Men-
a proposto che, oltre a
are le razioni recenti
migliorate di pane, pasta
ero al ripristino misure
etiche per i grassi animali
per il burro e per i gras-
si, analogamente a quanto
per l'olio, in modo di
ire per la nuova produ-
na ragione d' almeno 400
di miliardi.

aver ricordato che tanto
ci quanto i rappresentanti
categorie economiche si
pronunciate contro l'esten-
del cubiere, ha rilevato
in precisi risultati sono

da attendersi dagli Enti di con-
sumo, dagli spacci di paragoni
e dai ristoranti popolari.

Sulla relazione Mentasti han-
no parlato i ministri Segni, D'A-
ragona, Gullo, De Gasperi e
Nenni.

Il Consiglio dei Ministri tor-
nerà a riunirsi nella mattinata
di mercoledì.

Al termine della seduta, che è
durata fino alle 23.20, De Gasperi
ha dichiarato ai giornalisti che
si era riscontrata una perfetta
concordia su tutto ed in primo
luogo sulla messa a punto del
programma economico e finan-
ziario del Governo in difesa del-
la lira e della stabilità moneta-
ria, e che domani avrebbe rife-
rito in proposito all'Assemblea
Costituente.

COMMISSIONI AL LUSSEMBURGO

iani all'estero e difesi da Tarchiani

ne del Sud Africa, il diritto dell'Italia ad avere
a - Kardelj propone una unione doganale
la Jugoslavia e il Territorio libero di Trieste

alla per quanto riguarda i
dagli italiani all'estero:
Le nazioni alleate avan-
poetiche richieste sui beni
ai rispettivi territori,
la maniera del tutto sepa-
dal complesso delle ripara-
vere e proprie.

Due accordi bilaterali su
materia risultarono impos-
una corte arbitrato do-
a determinare l'ammontare
nel fatto ed il calcolo della

dalla Slesia, Molotov ha detto
che la frontiera germano-polac-
ca, discussa a Yalta e fissata
durante i colloqui di Potsdam,
costituisce un fatto compiuto
che dovrà essere riconosciuto
formalmente solo dalla Confe-
renza della Pace.

Il Brasile non ha fretta

di incorporare i capi italiani

In ottobre nuove linee aeree

La costituzione di una socie-
tà aeronautica italo-inglese

E' stato firmato, ieri, un accordo
tra l'I.R.I. e la Società AvioLinee bri-
tanniche per l'Europa (British Eu-
ropean Airways) con quale viene
costituita una nuova società aere-
onautica italo-inglese che avrà il
nome di « Aerolinee Italiane Inter-
nazionali ».

La nuova società avrà un capitale
di 500 milioni di lire di cui il 60
per cento sarà in mani italiane e
il 40 per cento in mano della B.E.A.

La nuova Società esisterà in un
primo tempo, a cominciare preve-
dibilmente dall'ottobre prossimo, le
linee di collegamento aereo tra
le varie città italiane, mentre, in
un secondo tempo è prevista la
estensione dei servizi alle princi-
pali capitali europee e al Sud Ame-
rica.

Gli aerei che verranno adibiti
alle nuove linee aeree saranno per
la maggior parte italiani e costi-
tuiranno il personale di terra.
Ciò varrà a ridare lavoro a un
gran numero di gente dell'aria che
finora era disoccupata.

A Presidente della Società è sta-
to nominato un italiano, il prof.
De Michelis, mentre il vice Presi-
dente è Mr. Whitney Straight.

Un alto ufficiale britannico che
ha preso parte alle trattative ha
dichiarato che la firma di tale ac-
cordo implica un notevole allon-
gerimento delle clausole dell'armi-
stizio per quanto riguarda la co-
struzione di materiale aeronautico
in Italia e che fra poco l'Italia ri-
prenderà il posto che le compete
nel campo dell'aviazione civile.

Dopo la firma dell'accordo è sta-
to offerto un ricevimento al Grand
Hotel, al quale sono intervenuti
l'Ambasciatore inglese Sir Noel
Charles, membri dell'aviazione bri-
tannica e italiana e rappresentanti
di Società aeronautiche italiane.

Concorsi a cattedre negli Istituti medi

E' imminente il bando dei con-
corsi a cattedre negli Istituti e
scuole di Istruzione media, classi-
ca, scientifica, magistrale e tecni-
ca riservato ai combattenti della
guerra 1940-43 e della guerra di li-
berazione e agli invalidi della lot-
ta per la liberazione, ai partigiani
combattenti e ai reduci dalla pri-
gionia e dalla deportazione. Ai
concorsi saranno ammessi anche
coloro che sono stati sotto le ar-
mi dal 10 giugno 1940 in poi, e
coloro che non hanno potuto par-
tecipare ai concorsi ordinari svol-

L'INCONTRO LOUIS MAURIELLO

Al 2° round tutto sarà risolto dice Joe Louis

Il campione del mondo Joe
Louis che dovrà difendere
il suo titolo, che detiene or-
mai da molti anni, contro
l'assalto che l'italo-americano
Tami Mauriello tenterà
domani 18 settembre, allo
« Yankee Stadium » di New
York, ha scritto il seguente
articolo, che per l'Italia è
stato riservato al Messagge-
ro di Roma.

POMPTON LAKES (New Jer-
sey), 16 — Pare che io sia la
sola persona che prenda Tami
Mauriello sul serio nel suo ten-
tativo di scalata al titolo mon-
diale. Ho avuto occasione di ve-
dere Mauriello all'opera contro
Lou Oma e, recentemente, con-
tro il campione d'Inghilterra
Bruce Woodcock e so benissimo
quelli siano le possibilità di Tami.
Ma il mio allenatore Mennie
Segmon è del parere che l'italo-
americano possa fare anche
di più.

« La forza del mio pugno »

Spero che Mauriello sia in for-
za perché sono certo che potrà
trovarmi tanto più a mio agio
contro un pugile che gioca di
stillo come lui. Ho in odio il
dover rincorrere il mio avversa-
rio sul « ring », come dovetti fare
con Bob Pastor e Billy Conn.
Ciò m'infastidisce e più mi in-
nervosisce il sentire, come spesso
avviene, gli spettatori dei primi
posti, prossimi al « ring », ridere
di me quando non riesco a ob-
bligare l'avversario al combattimen-
to.

So che debbo i miei successi
principalmente alla forza del mio
pugno e che il pubblico spende
mal volentieri i denari per ve-
nire a vedere un « match » in cui
l'avversario mi « manifesta-
mente inferiore. Ma il mio pugno
è la mia arma migliore; nessun
giovane prima di me s'impone
agli avversari soltanto per la sua
forza e questa forza mi ha dato
anni di incontrastati successi.
Credo che, in fondo, il pugilato
sia tutta una dimostrazione di
forza ed io continuerò a batter-
mi per anni, sino a che non
avrò una più forte di me. Ma

Braddock per il campionato
mondiale non era superiore a
quella che provo oggi dopo una
serie interminabile di k.o. sul
mio avversari. La mia sequenza
di k.o. non è finita, almeno nelle
mie intenzioni. Ho ora 13 fuori
combattimento consecutivi al mio
attivo; Mauriello ne ha 11 con-
secutivi. Ho l'impressione che io
salirò al numero pari e Tami
resterà al dispari, nel nostro
prossimo incontro. Per me tutto
sarà risolto al secondo round.

Posso affermare onestamente
che mai come ora mi sono sen-
tito a punto; quest'opinione è
condivisa da Perk Daniels e
George Ficht, miei allenatori da
anni. Del resto, so distinguere i
periodi di forma da quelli di sfa-
tamento. Prima del mio « match »
con Conn, ad esempio, mi accorsi
di entrare spesso fuori tempo;
dopo aver tirato un pugno, l'al-
tra mano pareva immobilizzata.

Mi occorsero ben otto riprese
del « match » prima di mettermi
a lavorare con le due braccia.
Ho scelto lo stesso Mauriello per
mio avversario. Non lo conosco,
né so molto su lui; ma la stam-
pa lo ha esaltato come un pio-
chiatore e uno uomo da k.o. Es-
sendo il migliore, ho voluto mi-
surarmi con lui e Mike Jacobs
mi ha subito accontentato, cosa
di cui gli sono grato. Mauriello
pare un giovanotto simpatico;
ma io sarò ancor più se mi bat-
terà.

Comunque, non intendo ritrar-
mi, a meno che non venga bat-
tuto. Ho combattuto con gente
di tutti gli stili e mi son trovato
sempre bene; ma Mauriello ha
uno stile suo proprio ed in que-
sti ultimi tempi ho forzato i miei
allenatori a fare della « boxe »
nei modi più disparati con la
massima varietà di stile, appunto
perché penso che con Mauriello
dovrò attendermi colpi da tutte
le direzioni.

Profili di pugili

E' strano come un pugile deb-
ba adattare il suo stile a quello
dell'uomo che vuole battere. Car-

camente a egoistici interessi di classe, ad anguste vedute di categoria, non avrebbero preso una così decisa posizione contro l'inflazione. Fino ad un certo punto l'avrebbero favorita o, quanto meno, tollerata, essendo risaputo che l'inflazione giova ai magnati della grande industria protetta, che, speculando sulla svalutazione della moneta, si avvantaggiano in due sensi: prima di tutto, pagando in moneta svalutata i debiti che gravano sulle imprese, in secondo luogo incrementando le esportazioni.

Si obietterà che, in questo caso, anche i salari operai, i salari reali, diminuiscono in proporzione della svalutazione; ma la risposta è facile ed è suffragata da una lunga esperienza. Quando il grande capitalismo si avvantaggia dell'inflazione, non ha nessuna difficoltà ad aumentare i salari operai, dal momento che gli aumenti si riversano sullo Stato o sulla grande massa dei consumatori. In questi casi, si determina il fin troppo conosciuto blocco plutocratico-operai, che si risolve nel privilegio di alcune industrie e di alcune categorie operai.

A questa pericolosissima tendenza, i governi di tutti i paesi non hanno quasi mai saputo resistere, sotto la pressione combinata di categorie operai fortemente organizzate e di ambienti politici, che travevano la loro forza elettorale dall'appoggio dei sindacati.

Orbene, la Confederazione Italiana del Lavoro — esempio senza precedenti nella storia delle lotte economiche — prende un'aperta posizione contro ogni forma di sfruttamento collettivo e di privilegio e si schiera decisamente dalla parte della giustizia, che coincide con l'interesse nazionale inteso nel suo significato più vasto possibile. Con quella posizione, la Confederazione assume la difesa energica e consapevole di tutto il popolo italiano: dei lavoratori e di quelli medi, che verrebbero letteralmente annichiliti dall'inflazione; dei percettori di redditi fissi, che l'inflazione condannerebbe ad una miseria senza rimedio; dei piccoli risparmiatori, che la svalutazione esporrebbe senza alcun riparo agli imprevisti della vita; degli innumerevoli pensionati, vecchi e vedove soprattutto, che l'avventura monetaria sospingerebbe verso la disperazione, al limite della morte.

La Confederazione non si è lasciata ingannare dal miraggio dell'esportazione, perché i suoi dirigenti non ignorano che l'esportazione fondata sulla svalutazione della moneta, si risolve in un vero e proprio dumping a vantaggio dei consumatori stranieri e a danno dei consumatori italiani. Le pagine memorabili di Achille Loria, il grande economista socialista, che dedicò tutta la vita alla causa della giustizia sociale, non lasciano più dubbi in proposito.

Quali conclusioni si possono

trarre da questa situazione? Si può dire che l'ambasciatore Reale, Quest'ultimo, a quanto si apprende, avrebbe riaffermato al Presidente del Consiglio il proposito di lasciare il suo posto di ambasciatore a Varsavia.

Riunione di gruppi

Al termine di questi colloqui, De Gasperi ha lasciato il Viminale e interrogato dai giornalisti in merito alla lettera del repubblicani ha detto: «Mi è stato fatto rilevare che il documento è composto di due parti: l'una è una tesi massima per il caso che si avanzi una crisi generale, che i repubblicani non desiderano ma per l'eventualità della quale preannunciano i loro postulati; la seconda parte contiene una serie di richieste fatte valere di fronte all'attuale Governo. Penso che se ne potrà parlare all'Assemblea Costituente esaminando le interpellanze, le richieste, le direttive presentate o raccomandate dai vari gruppi». Poi ha soggiunto che non c'è niente di grave. «E' una cosa che andrà nel calderone generale».

A Montecitorio i gruppi parlamentari non sono rimasti inattivi. Vi è stata una riunione di quello democratico cristiano che non ha dato luogo a decisioni essendo limitato ad un nuovo ampio esame della situazione. Gli on. Cappi e Spataro al termine dell'adunanza si sono recati da De Gasperi per metterlo al corrente della discussione, durante la quale è emersa la determinazione di lasciare libero il Presidente del Consiglio di fissare i particolari per la risoluzione della crisi, pur confermando il noto atteggiamento del gruppo.

Anche il gruppo socialista si è riunito ed ha discusso ampiamente le richieste repubblicane, che i socialisti considerano, in linea di massima, come convergenti con le richieste dei socialisti, salvo qualche riserva di certi punti.

Economia e finanza

L'attività politica si è conclusa con la riunione del Consiglio dei Ministri, che ha avuto inizio alle 18.40. All'inizio della seduta il Presidente del Consiglio ha fatto una relazione sulla situazione politica, notando che la questione Corbino non era che un fatto di carattere personale, ma che aveva sollevato la necessità di rivedere il programma economico e finanziario del Governo, in modo da portare a soluzione il più sollecitamente possibile alcuni problemi di parti-

prescritto di nuovo tipo. La innovazione più saliente consisteva nel fatto che al termine di nove anni il sottoscrittore potrà scegliere fra il rimborso immediato e il consolidamento del suo credito;

2) misure fiscali intese a colpire la rivalutazione che i beni reali hanno avuto per effetto della svalutazione monetaria;

3) mobilitazione del credito privato, da realizzarsi attraverso gli Enti parastatali quali IRI, IMI, ecc.;

4) formulazione di un piano nazionale di ricostruzione, da servire di base per la conclusione di un prestito estero;

5) rinnovamento e rinvigorisimento dell'apparato fiscale;

6) applicazione di una imposta personale progressiva sul patrimonio. In sede di organizzazione tecnica di questa imposta sarà riesaminato il problema del cambio della moneta nell'intento di ammetterlo, per realizzare un completo censimento dei beni mobili in possesso dei contribuenti;

7) Normalizzazione dei rapporti di lavoro da raggiungersi mediante un accordo da stipularsi tra le Confederazioni.

Ottimismo di Scoccimarro

Il Presidente De Gasperi, accennando alle difficoltà che si sono riscontrate per la nomina del nuovo titolare del Ministero del Tesoro, ha dichiarato che si riserva di informarne la Costituente. Perché il dicastero del Tesoro non fosse ulteriormente privo del suo titolare, avrebbe provveduto alla concessione dell'interim ad un altro membro del Gabinetto, che si ritiene debba essere il ministro Campilli.

Il ministro Scoccimarro ha osservato che non bisognava drammatizzare la situazione finanziaria: questa può essere facilmente contenuta. Rispondendo alle critiche mosse alla sua opera, ha detto che l'Amministrazione finanziaria sta funzionando così bene, da far prevedere, per il corrente anno finanziario, un gettito da 250 a 300 miliardi, il quale gettito, rapportato all'importo del reddito nazionale, che oggi può essere calcolato in 1-1200 miliardi, rappresenta un prelievo del 25 per cento. Ha soggiunto di non ritenere conveniente un riasprimento spinto agli estremi limiti.

Continuando, ha fatto presente che se l'imposta straordinaria progressiva sul patrimonio non si è applicata, la ragione deve ricercarsi nel fatto che il Governo non ha voluto accettare il

A riprova ancora della cura posta dal suo Ministero nell'eccezione le fonti di contribuzione, ha preannunciato l'imminente

delle categorie economiche sono pronunciate con decisione del calmere, che più profici risul-

L'ATTIVITÀ DELLE COMMISSIONI

I beni italiani strenuamente difesi

Il gen. Theron sostiene, a nome del Sud Africa, una forte Marina da guerra - Kardelj monetaria e diplomatica fra la Jugoslavia

PARIGI, 16. — Importanti questioni economiche e militari del trattato di pace italiano sono state discusse oggi davanti alle varie commissioni della conferenza della pace.

L'ambasciatore italiano a Washington ha innanzi tutto illustrato il punto di vista italiano sull'articolo 69 dello schema del trattato in base al quale le Nazioni Unite acquisterebbero automaticamente il diritto di confisca di tutte le proprietà italiane situate nei loro territori a titolo di compensazione per le perdite subite.

Tarchiani ha dichiarato che nella interpretazione della delegazione italiana l'articolo in questione non rientra esattamente nei termini delle riparazioni il cui ammontare dovrebbe essere limitato alla capacità di pagamento dell'Italia.

L'articolo 69

Tarchiani ha anche fatto appello alla commissione economica perché sia consentito all'Italia di reclamare beni e crediti ammontanti a 500 miliardi di lire trafugati in Italia dal tedesco dopo l'allineamento dell'Italia a fianco delle Nazioni Unite. Anche l'oro sequestrato dai tedeschi, compresa la maggior parte delle riserve della Banca d'Italia dovrebbe essere restituito.

La Germania deve all'Italia qualcosa come 500 miliardi di lire all'attuale valore della moneta. A tali crediti debbono essere aggiunte le enormi perdite causate dalle rappresaglie eseguite dai tedeschi in Italia e che poterono essere limitate solo in virtù dell'attività del movimento partigiano.

L'ambasciatore Tarchiani ha quindi così elencato le richieste

dell'Italia per quanto ai beni degli italiani di

1) Le nazioni cattive specifiche richieste italiane e rispettive ma in materia del trattato dal complesso delle zone vere e proprie.

2) Due accordi di fatto relativi risultati simili una certa attività dovrebbe determinare della richiesta ed una proprietà da liquidare anno.

3) Le compensazioni neggiati dovrebbero disfatte al commercio prieta italiane situati all'estero, interessati.

4) I possessori di beni nei paesi sopra no autorizzati a trattare proprietà qualora corrispondano il valore, con la garanzia saranno adottati all'ordinamento interno di.

5) Tutti i beni di stati oggetto di reclamo delle potenze alleate, si legittimano italiani.

6) Il governo italiano che con compensi cittadini italiani di più del provvedimento.

Per quanto concerne le questioni militari, il capo dell'Unione Sud-Africana F. H. Theron, si alle benemerite durante la cohen, sottoposto alla Commissione di notevoli eme-

La nostra m

Principali tra queste visioni delle clausole entro cinque anni.

ne di difesa e di armamento di carattere offensivo, rizzazione a livello, delle e della Sardegna, nazione di sommergibili civili, 80 mila tonnellate da guerra; e portati a 30 mila tonnellate del 23 mila tonnellate.

Alla commissione istituita per l'Italia jugoslava, Edoardo, affermato che Stati Uniti e Britannia si oppongono chieste slave sempre proteggere i loro diritti privilegiati nel Mediterraneo.

Kardelj ha parlato ancora presentando della Jugoslavia, che no l'unione dogand e diplomatica di Tugoslavia mentre la strazione sarebbe r commissione interna «Quattro Grandi».

Ha preso quindi delegati americani

“Lavorare per risorgere,, dice Togliatti a Venezia

Politica interna, estera ed economica - Rapporti coi socialisti e con la democrazia cristiana

VENEZIA, 16. — In un discorso tenuto al Conservatorio Benedetto Marcello, l'on. Togliatti ha fatto dichiarazioni di grande interesse. Urge affrontare — ha detto — i problemi della disoccupazione, del pane e del lavoro. Dopo di che ha denunciato l'ac-

clarato che la politica inglese «è stata una politica di divisione degli animi degli italiani». In politica interna: «fare una energica politica democratica e repubblicana». In politica economica ha deplorato la direttiva del «non fare nulla». Occorre

Le richieste a De Gasperi del Partito repubblicano

Critiche all'opera del Governo e candidatura al ministero degli Interni

A seguito di una conversazione avuta con l'on. De Gasperi, l'on. Pacchiardi ha diretto al Presidente del Consiglio una lettera, nella quale elenca le richieste del Partito repubblicano.

La richiesta è stata presentata da

arie economiche si lanciate contro l'estercabile, ha rilevato i risultati sono

MISSIONI AL LUSSEMBURGO

ani all'estero difesi da Tarchiani

del Sud Africa, il diritto dell'Italia ad avere Kardelj propone una unione doganale Jugoslavia e il Territorio libero di Trieste

per quanti riguarda i italiani all'estero: nazioni aliene avventi richieste sui beni di rispettivi territori, allora del tutto sepa- complesso delle ripara- proprie.

e accordi bilaterali su la risultassero impos- corte arbitrale do- terminare "ammontare te ed il valore delle da liquidare entro un

compensazioni al dan- avrebbero essere sod- cominciare dalle pro- come situate nel terri- Interessati.

consentire dei beni Ita- essi sopra indicati sia- mali e trattare la lo- di qualora desiderino lerne il valore in altro la paranza che non doletti ulteriori pro- contro di essi.

ti i beni che non siano to di reclamo da par- potenze aliene siano ai legittimi possessori

governo italiano garan- teati compensati tutti italiani all'estero co- rronedimento in parola. to concerne la clau- tari, il rappresentante

la Sudafricana, gene- Theron, richiamando- nerenze dell'Italia la collaborazione, ha alla Commissione una otevoli emendamenti.

nostra marina

Il, fra questi, sono: re- delle clausole militari que anni; conservazio- se e di armamenti non ere offensive; smitta- «relativa» della Si- della Sardegna; conser- sommersibili per sca- 80 mila tonnellate di la guerra; gli equipaggi 30 mila uomini in luo- 2 mila fissati dal trat-

Commissione politico-ter- per l'Italia il delegato Edoardo Kardelj ha che Stati Uniti e Gran si oppongono alle ri- lare semplicemente per i loro diritti ed i loro nel Mediterraneo.

ha parlato per oltre presentando le proposte Jugoslavia, che contempla- doganale, monetaria tica di Trieste alla Ju- mentre la sua ammini- sarebbe retta da una one interalleata e del Grandi».

so quindi la parola il

la lira e della stabilità moneta- ria, e che domani avrebbe rifo- rito in proposito all'Assemblea Costituente.

Un alto ufficiale britannico che ha preso parte alle trattative ha dichiarato che la firma di tale ac- cordo implica un notevole alleg- gerimento delle clausole dell'armi- stizio per quanto riguarda la co- struzione di materiale aeronautico in Italia e che fra poco l'Italia ri- prenderà il posto che le compete nel campo dell'aviazione civile.

Dopo la firma dell'accordo è sta- to offerto un ricevimento al Grand Hotel, al quale sono intervenuti l'Ambasciatore inglese Sir Noel Charles, membri dell'aviazione bri- tannica e italiana e rappresentanti di Società aeronautiche italiane.

Concorsi a cattedre negli Istituti medi

E' imminente il bando dei con- corsi a cattedre negli Istituti e scuole di istruzione media, classi- ca, scientifica, magistrale e tecni- ca riservato ai combattenti della guerra 1940-43 e della guerra di li- berazione e agli invalidi della lot- ta per la liberazione, ai partigiani combattenti e ai reduci della pri- gionia o dalla deportazione. Ai concorsi saranno ammessi anche coloro che sono stati sotto le ar- mi dal 10 giugno 1940 in poi, e coloro che non hanno potuto par- tecipare ai concorsi ordinari svol- ti negli anni di guerra, purché fossero in possesso dei prescritti requisiti all'epoca dei concorsi or- dinari.

Contemporaneamente saranno in- detti gli esami di Stato di abili- tazione all'insegnamento aperto a tutti coloro che siano in possesso dei prescritti requisiti. E' allo stu- dio infine la possibilità di bandire speciali concorsi riservati a coloro che conseguirono l'idoneità in precedenti concorsi a cattedre.

dalla Slesia, Molotov ha detto che la frontiera germano-polacca, discussa a Yalta e fissata durante i colloqui di Potsdam, costituisce un fatto compiuto che dovrà essere riconosciuto formalmente solo dalla Confe- renza della Pace.

Il Brasile non ha fretta di incorporare i beni italiani

PARIGI, 16 (U.P.) — Con un decreto di imminente pubblica- zione il governo brasiliano si ap- presta a informare gli italiani, non residenti nel Brasile, che posseggono però proprietà nel territorio della Repubblica, che i loro beni non saranno incorpo- rati nelle proprietà statali prima della firma del trattato di pace.

I Gesuiti hanno eletto il loro generale

La scelta è caduta su Pa- dre G. B. Janssens

CITTA' DEL VATICANO, 15 — Ieri mattina alle 10,30 al primo scrutinio è stato eletto all'unani- mità nuovo Preposito Generale della Compagnia di Gesù, il Padre Giovan Battista Janssens, già pro- vinciale della Provincia del Belgio settentrionale.

Il nuovo Preposito Generale della Compagnia di Gesù, 37, della serie, è il quarto belga nel governo della Compagnia. E' nato il 22 dicembre 1889 a Mames ed è entrato nella Compagnia di Gesù nel 1907. Il 24 dicembre del 1909 emise i primi vo- ti religiosi a Troncheennes. Per due anni studiò all'Istituto di Mosella di Lovanio e per quattro anni a Bruxelles e Lovanio divenendo sa- cerdote il 7 settembre 1919.

Durante l'occupazione tedesca del Belgio continuò a ricoprire la sua carica di provinciale mostrando un atteggiamento fiero ed energico di fronte all'invasore.

Ieri il Padre Janssens ha iniziato la sua fatica di Preposito Gene- rale della Compagnia di Gesù.

Nel pomeriggio accompagnato dal Padre De Boyens, ha lasciato dopo quattro giorni di clausura, la Cu- ria e si è recato nella Chiesa del Gesù dove ha pregato presso la tomba del fondatore Sant'Ignazio. Stamani allo stesso altare ha cele- brato la messa. Domattina a Ca- stel Gandolfo avrà luogo la solen- ne audienza pontificia del Generale con tutti i Padri Vocati.

Trulle per milioni di ufficiali albanesi

Un alto ufficiale britannico che ha preso parte alle trattative ha dichiarato che la firma di tale ac- cordo implica un notevole alleg- gerimento delle clausole dell'armi- stizio per quanto riguarda la co- struzione di materiale aeronautico in Italia e che fra poco l'Italia ri- prenderà il posto che le compete nel campo dell'aviazione civile.

Dopo la firma dell'accordo è sta- to offerto un ricevimento al Grand Hotel, al quale sono intervenuti l'Ambasciatore inglese Sir Noel Charles, membri dell'aviazione bri- tannica e italiana e rappresentanti di Società aeronautiche italiane.

Concorsi a cattedre negli Istituti medi

E' imminente il bando dei con- corsi a cattedre negli Istituti e scuole di istruzione media, classi- ca, scientifica, magistrale e tecni- ca riservato ai combattenti della guerra 1940-43 e della guerra di li- berazione e agli invalidi della lot- ta per la liberazione, ai partigiani combattenti e ai reduci della pri- gionia o dalla deportazione. Ai concorsi saranno ammessi anche coloro che sono stati sotto le ar- mi dal 10 giugno 1940 in poi, e coloro che non hanno potuto par- tecipare ai concorsi ordinari svol- ti negli anni di guerra, purché fossero in possesso dei prescritti requisiti all'epoca dei concorsi or- dinari.

Contemporaneamente saranno in- detti gli esami di Stato di abili- tazione all'insegnamento aperto a tutti coloro che siano in possesso dei prescritti requisiti. E' allo stu- dio infine la possibilità di bandire speciali concorsi riservati a coloro che conseguirono l'idoneità in precedenti concorsi a cattedre.

Wallace insiste e annuncia un nuovo discorso

Si attende per oggi un colloquio fra il Presidente e il Ministro del Com- mercio. Prossima dichiarazione di Byrnes sulla politica estera americana

WASHINGTON, 16. — Il Mi- nistro del commercio Wallace ha dichiarato oggi di «confermare» ogni punto del discorso da lui pronunciato giovedì scorso a New York, che tanta tempesta politica ha sollevato negli Stati Uniti ed all'estero ed ha annun- ciato che pronuncerà il 23 set- tembre un nuovo discorso sullo stesso argomento, che ha minac- ciato di mettere in crisi il ga- binetto di Truman.

Dopo di aver avuto stamane una conversazione telefonica con il Presidente Wallace ha dichia- rato alla stampa: «Confermo ogni punto del mio discorso di New York. E' stata interessante la constatazione che sia l'estre- ma sinistra sia l'estrema destra hanno vivamente criticato le opinioni da me espresse. Ma po- ché sento che la maggioranza degli americani è preoccupata e desidera lavorare per la pace lo intendo continuare i miei sforzi per una pace giusta e duratura e parlerò di nuovo nel prossimo avvenire sullo stesso argomento».

Successivamente un rappresen- tante autorizzato di Wallace ha dichiarato che il Ministro del commercio ha perfettamente compreso lo spirito della dichia- razione fatta sabato da Truman per ripudiare l'avvio ai principi

semon e del parere che l'italo- americano possa fare anche di più.

"La forza del mio pugno"

Spero che Mauriello sia in for- ma perché sono certo che potrà trionfare tanto più a mio agio contro un pugile che gioca di stile come lui. Ho in odio il dover rincorrere il mio avversario sul «ring», come dovetti fare con Bob Pastor e Billy Conn. Ciò m'infastidisce e più mi in- nervosisce il sentire, come spesso avviene, gli spettatori dei primi posti, prossimi al «ring», ridere di me quando non riesco a ob- bligare l'avversario al combattimento.

So che debbo i miei successi principalmente alla forza del mio pugno e che il pubblico spende mal volentieri i denari per ve- nire a vedere un «match» in cui l'avversario mi sta manifesta- mente inferiore. Ma il mio punch è la mia arma migliore; nessun gloriato prima di me s'impone agli avversari soltanto per la sua forza e questa forza mi ha dato anni di incontrastati successi. Credo che, in fondo, il pugilato sia tutta una dimostrazione di forza ed io continuerò a batter- mi per anni, sino a che non spunti uno più forte di me. Non sono mai stato in migliori con- dizioni fisiche; l'incontro con Conn me lo ha fatto compren- dere.

Quando dovetti allenarmi per quel «match», fui così rigoroso con me stesso che ora, per Mau- riello, ho dovuto appena ripren- dere qualche seduta senza trop- po forzare, tanto ero già in for- ma. La soddisfazione provata no- ve anni or sono battendo Jimmy

di entrare spesso fuori tempo; dopo aver tirato un pugno, l'al- tra mano pareva immobilizzata.

Mi occorsero ben otto riprese del «match» prima di mettermi a lavorare con le due braccia. Ho scelto lo stesso Mauriello per mio avversario. Non lo conosco, né so molto su lui; ma la stam- pa lo ha esaltato come un pio- chiatore e uno uomo da k.o. Es- sendo il migliore, ho voluto mi- surarmi con lui e Mike Jacobs mi ha subito accontentato, cosa di cui gli sono grato. Mauriello pare un giovanotto simpatico; ma lo sarà ancor più se mi bat- terà.

Comunque, non intendo ritirar- mi, a meno che non venga bat- tuto. Ho combattuto con gente di tutti gli stili e mi son trovato sempre bene; ma Mauriello ha uno stile suo proprio ed in que- sti ultimi tempi ho forzato l' miei allenatori a fare della «box» nei modi più disparati con la massima varietà di stile, appunto perché penso che con Mauriello dovrò attendermi colpi da tutte le direzioni.

Profili di pugili

E' strano come un pugile deb- ba adattare il suo stile a quello dell'uomo che vuole battere. Car- nera, ad esempio, era un piglio con qualche talento e nel mio incontro non riuscì ad entrare nella sua guardia; ma dopo il sesto round, quando compresi che potevo forzare il colosso a scoprirsi, attaccai di forza e misi il k.o. a segno. Con Max Baer fu differente: egli danzava e ti- rava colpi volanti, eppure non ho mai piazzato tanti colpi ad- dosso a un pugile quanti a Baer. Con Paulino Uzcudum mi trovai come di fronte a una testuggine, che non voleva scoprirsi, ma pure riuscì a trovare uno spiraglio. Con Max Schmeling, ancora al- tro stile. Jack Blackburn, mio al- lenatore ora deceduto, mi avvertì che il tedesco menava colpi di maglia; non ne volli tener conto e preferii continuare a giocare a «golf» a Lakewood. Ne fui punito, perché Max mi tempestò per dodici riprese dopo di che, esaurito, fui atterrato.

Poi venne la immediata ripre- sa contro il vecchio Sharkey. Al- Ettore, il grosso Jorge Brescia, e infine il «match» contro Brad- dock, in cui vinsi il campionato mondiale. Non mi feci scrupolo di iniziare questo combattimento alla bersagliera; ma alla prima ripresa Jimmy mi affibbiò un pugno tale, che mi sbatté al tap- peto... Da allora tenni il mio avversario in maggior considera- zione e non mi sarei mai sognato di poterlo battere, se non l'avessi visto traballare all'ottavo round per un mio forte diretto destro...

Con Bob Pastor e Tommy Farr dovetti accontentarmi di una vit- toria di misura; ma costoro ave- vano uno stile di gioco del tutto particolare e assai pericoloso. Con Nathan Mac, Harry Thomas e il secondo match contro Sch- melting, io vinsi facilmente in poche riprese. Poi mi dovetti sbar- razzare di Tony Galento, ma fu assai più difficile; egli riuscì an- che a mettermi a terra; il suo stile di gioco, a quanto mi si dice, è su per gli quello di Mau- riello. Spero di no sinceramente, per la mia salute... Poi Arturo Godoy, che combatté quasi come se lui fosse dietro una porta ed io dovessi bussare per entrare... ma anche lui andò giù. Poi i due matches con Billy Conn il quale, almeno la prima volta, mi fece un po' perdere la testa fino a

qualora Wallace non si dimetta di propria iniziativa.

In ambienti vicini a Wallace si afferma però che egli non si dimetterà.

Sciopero di un'ora a Genova

GENOVA, 16 — Stamattina in se- gno di protesta per il mancato con- segnamento dell'accordo tra la Ca- mera del Lavoro e l'Associazione Industriali, per la nuova tabella A. I. degli assegni familiari, sono entrati in sciopero, dalle 10 alle 11, i lavoratori dell'industria, seguiti dai tramvieri e dagli addetti ai ser- vizi elettrici.

Anche gli edili, nel pomeriggio di domani, entreranno in sciopero dal- le 14 alle 15. Si prevede lo sciopero dei guardiani giurali.

Impressionante sciagura ad un passaggio a livello

Un'automotrice investe un'automobile e uccide cinque persone

VENEZIA, 16 — Una gravissima sciagura si è verificata ieri sera a Campo Nogarà a pochi chilometri da Venezia. Un'auto motrice della

operato, che si risolve nel privilegio di alcune industrie e di alcune categorie operale.

A questa pericolosissima tendenza, i governi di tutti i paesi non hanno quasi mai saputo resistere, sotto la pressione combinata di categorie operale fortemente organizzate e di ambienti politici, che trascinavano la loro forza elettorale dall'appoggio dei sindacati.

Orbene, la Confederazione italiana del Lavoro — esempio senza precedenti nella storia delle lotte economiche — prende un'aperta posizione contro ogni forma di sfruttamento collettivo e di privilegio e si schiera decisamente dalla parte della giustizia, che coincide con l'interesse nazionale inteso nel suo significato più vasto possibile. Con quella posizione, la Confederazione assume la difesa energica e consapevole di tutto il popolo italiano: dei lavoratori e di quei ceti medi, che verrebbero letteralmente annichiliti dall'inflazione; dei percettori di redditi fissi, che l'inflazione condannerebbe ad una miseria senza rimedio; dei piccoli risparmiatori, che la svalutazione esporterebbe senza alcun riparo agli imprevisi della vita; degli innumerevoli pensionati, vecchi e vedove soprattutto, che l'avventura monetaria spingerebbe verso la disperazione, al limite della morte.

La Confederazione non si è lasciata ingannare dal miraggio dell'esportazione, perché i suoi dirigenti non ignorano che l'esportazione fondata sulla svalutazione della moneta, si risolve in un vero e proprio dumping a vantaggio dei consumatori stranieri e a danno dei consumatori italiani. Le pagine memorabili di Achille Loria, il grande economista socialista, che dedicò tutta la vita alla causa della giustizia sociale, non lasciano più dubbi in proposito.

Quelli conclusioni si possono dedurre da questa presa di posizione della Confederazione? Due e di gran peso.

Prima di tutto, essa dimostra la «capacità politica» delle classi lavoratrici, quella capacità politica che Proudhon e Marx ritenevano la premessa inderogabile per l'esercizio del potere e facevano consistere in una visione «integrale» degli interessi «generali» della società sul piano del lavoro avviato verso la sua redenzione.

In secondo luogo, dimostra — e qui tutti dovrebbero essere d'accordo — che il socialismo riuscirà a superare le periodiche crisi che lo travagliano, solo se sarà fiancheggiato da un movimento sindacale operoso, vigile, consapevole che il socialismo è tutto e unicamente nel «fatto» dell'organizzazione dei lavoratori. Se viene meno questa condizione, il socialismo, di qualsiasi scuola, viene a mancare del suo fondamento indispensabile e decade fatalmente

quello democratico cristiano che non ha dato luogo a decisioni essendo limitato ad un nuovo ampio esame della situazione. Gli on. Cappi e Spataro al termine dell'adunanza si sono recati da De Gasperi per metterlo al corrente della discussione, durante la quale è emersa la determinazione di lasciare libero il Presidente del Consiglio di fissare i particolari per la risoluzione della crisi, pur confermando il noto atteggiamento del gruppo.

Anche il gruppo socialista si è riunito ed ha discusso ampiamente le richieste repubblicane, che i socialisti considerano, in linea di massima, come convergenti con le richieste dei socialisti, salvo qualche riserva di certi punti.

Economia e finanza

L'attività politica si è conclusa con la riunione del Consiglio dei Ministri, che ha avuto inizio alle 18.40. All'inizio della seduta il Presidente del Consiglio ha fatto una relazione sulla situazione politica, notando che la questione Corbino non era che un fatto di carattere personale, ma che aveva sollevato la necessità di rivedere il programma economico e finanziario del Governo, in modo da portare a soluzione il più sollecitamente possibile alcuni problemi di parti-

Ottimismo di Scoccimarro

Il Presidente De Gasperi, accennando alle difficoltà che si sono riscontrate per la nomina del nuovo titolare del Ministero del Tesoro, ha dichiarato che si riservava di informare la Costituente. Perché il dicastero del Tesoro non fosse ulteriormente privo del suo titolare, avrebbe provveduto alla concessione dell'interim ad un altro membro del Gabinetto, che si ritiene debba essere il ministro Campilli.

Il ministro Scoccimarro ha osservato che non bisognava drammatizzare la situazione finanziaria: questa può essere facilmente contenuta. Rispondendo alle critiche mosse alla sua opera, ha detto che l'Amministrazione finanziaria sta funzionando così bene, da far prevedere per il corrente anno finanziario, un gettito da 250 a 300 miliardi, il quale gettito, rapportato all'importo del reddito nazionale, che oggi può essere calcolato in 1-1200 miliardi, rappresenta un prelievo del 25 per cento. Ha soggiunto di non ritenere conveniente un inasprimento spinto agli estremi limiti.

Continuando, ha fatto presente che se l'imposta straordinaria progressiva sul patrimonio non si è applicata, la ragione deve ricercarsi nel fatto che il Governo non ha voluto accettare il

fisco di tutte le proprietà italiane situate nei loro territori a titolo di compensazione per le perdite subite.

Tarchiani ha dichiarato che nella interpretazione della delegazione italiana l'articolo in questione non rientra esattamente nei termini delle riparazioni il cui ammontare dovrebbe essere limitato alla capacità di pagamento dell'Italia.

L'articolo 69

Tarchiani ha anche fatto appello alla commissione economica perché sia consentito all'Italia di reclamare beni e crediti ammontanti a 500 miliardi di lire trafugati in Italia dai tedeschi dopo l'abbandonamento dell'Italia a fianco delle Nazioni Unite. Anche l'oro sequestrato dai tedeschi, compresa la maggior parte delle riserve della Banca d'Italia dovrebbe essere restituito.

La Germania deve all'Italia qualcosa come 500 miliardi di lire all'attuale valore della moneta. A tali crediti debbono essere aggiunte le enormi perdite causate dalla rappresaglia esecutiva dei tedeschi in Italia e che poterono essere limitate solo in virtù dell'attività del movimento partigiano.

L'ambasciatore Tarchiani ha quindi così elencato le richieste

“Lavorare per risorgere,, dice Togliatti a Venezia

Politica interna, estera ed economica - Rapporti coi socialisti e con la democrazia cristiana

VENEZIA, 16 — In un discorso tenuto al Conservatorio Benedetto Marcello, l'on. Togliatti ha fatto dichiarazioni di grande interesse. Urge affrontare — ha detto — i problemi della disoccupazione, del pane e del lavoro. Dopo di che ha denunciato l'acrescersi del movimento reazionario. «Si sta preparando un clima uguale a quello del 1919». Quindi ha soggiunto (ed è questa la versione esatta comunicata dall'Ansa a rettifica di quanto fu pubblicato da vari giornali): «Vi sono gruppi fascisti e monarchici, che stanno accumulando le armi. Stanno attentando. Anche i partigiani le avevano e le hanno deposte, obbedendo al nostro invito. Ora non le hanno, ma se le avessero, siamo certi che esse sarebbero nelle mani dei più validi difensori della nostra libertà».

Sulla politica estera, ha dichiarato che la politica inglese «è stata una politica di divisione degli animi degli italiani». In politica interna: «fare una energica politica democratica e repubblicana». In politica economica ha deplorato la direttiva del «non fare nulla». Occorre: libertà di iniziativa privata, repressione della speculazione; disciplina dei prezzi. «Poiché il Governo non ha potuto ottenere il ribasso dei prezzi, i comunisti chiedono l'aumento dei salari».

Ha respinto l'accusa che si fa ai comunisti di essere al Governo e all'opposizione: tutti i partiti, anche se al governo, hanno diritto alla critica. «Lavorare per risorgere», ecco l'imperativo.

Successivamente, in una intervista col *Gazzettino*, l'on. Togliatti ha parlato dei rapporti con gli altri partiti. Ha definito «francamente cattivi» i rapporti dei comunisti col Partito socialista, lamentando che da alcuni mesi il patto di unità d'azione non funziona, per colpa dei riformisti.

Parole severe ha avuto per la Democrazia cristiana. I rapporti con la D.C. possono migliorare, purché la D.C. rinunci al suo spirito anticomunista. «Non si può stare al Governo coi comunisti e nello stesso tempo pensare che i comunisti siano qualcosa come dei banditi, degli antinazionali, degli uomini politici senza fede».

Le richieste a De Gasperi del Partito repubblicano

Critiche all'opera del Governo e candidatura al ministero degli Interni

A seguito di una conversazione avuta con l'on. De Gasperi, l'on. Pacciardi ha diretto al Presidente del Consiglio una lettera, nella quale elenca le richieste del Partito repubblicano.

Le richieste sono precedute da una serie di critiche all'azione del Governo: insuccesso della politica estera; della politica finanziaria, che è alle soglie dell'inflazione; della politica interna, date le agitazioni continue e i movimenti neofascisti. Donde la richiesta di un titolare agli Esteri e di un repubblicano agli Interni.

Fra le richieste elencate dal Pacciardi, sono principali le seguenti: confisca delle proprietà private del Savoia; inchiesta sull'attività della Corona durante il periodo fascista; eliminazione dei funzionari, che non diano affidamento di lealismo repubblicano; revisione del personale diplomatico; cambio della moneta; riordinamento dei congegni tributari; severa e immediata applicazione della legge sui profitti di regime; legge sulla stampa; stabilizzazione dei prezzi e dei salari; piano organico di lavori pubblici; scuole rurali e professionali; provvidenze per i maestri, i medici condotti e l'infanzia abbandonata.

proprietà... liquidar...

3) La... neppure...

4) I... l'anno... no autorizzati a trattare proprietà qualora corrispondono il valore...

5) Tutti i beni che sono oggetto di reclamo delle potenze allestiti ai legittimi italiani.

6) Il governo italiano che non compie i cittadini italiani di più del provvedimento...

Per quanto concerne le sole militari, il capo dell'Unione Sud-Africana E. H. Theron, si alle benemerite durante la guerra, sottoposto alla Commissione di nativi emer...

La nostra me

Principali, fra queste, visione delle cinque entro cinque anni; e ne di difesa e di armamento di carattere offensivo, «relativa» alla e della Sardegna, nazione di sommersi, pi civili, 80 mila e naviglio da guerra, portati a 30 mila, più dei 22 mila navi...

Alla commissione rifiorale per l'Italia jugoslava, Edoardo affermò che Stati Bretagna si oppone chieste slave sempre proteggere i loro privilegi nel Medio Oriente. Kardelj ha parlato un'ora presentando della Jugoslavia, che no l'unione dogana e diplomatica di Jugoslavia mentre la strazione sarebbe commissione interna «Quattro Grandi».

Ha preso quindi delegato americano quale ha esposto la sta americano sulla lizzazione di Trieste. «La pace del mondo importante di pochi drate di territorio importante di un agoglio nazionale. Le giuoco proprio qui volo. Non dobbiamo ro un'altra Danica, rifiorio libero, illo, intrighi e complotti. Il delegato americano di affermato che la dello stato libe spetta all'ONU.

Molotov co che le frontiere polacche

PARIGI, 16 (U. E. intervista all'agente polacco, Molotov è tutato l'idea che se nel suo recente Stoccarda, secondo confine orientale nila non sarebbe definitivamente fissi. Dopo aver rito quattro grandi p... arono l'evacuazio...

liquidare entro un

Le azioni al dan-
ero essere sod-
aumentare delle pro-
sitate nel terri-
interessati.

I possessori dei beni Ita-
nei paesi sopra indicati sta-
riorizzati a trattenere le lo-
proprietà qualora desiderino
sponderne il valore in altro
con la garanzia che non
adottati ulteriori prov-
vienti contro di essi.

Tutti i beni che non siano
oggetto di reclamo da par-
te delle potenze alleate siano
siti ai legittimi possessori
italiani.

Il governo italiano garan-
che egli compenserà tutti
aditi italiani all'estero col-
al provvedimento in parola.
quanto concerne le clau-
miliari. Il rappresentante
Unione Sud-Africana, gene-
E. H. Theron, richiamando
la benevolenza dell'Italia
che la collaborazione, ha
posto alla Commissione una
di notevoli emendamenti.

La nostra marina

metpoli, fra questi, sono: re-
ne della clausura militare
cinque anni, conservazio-
difesa e di armamenti non
carattere offensivo; smitta-
zione «relativa» della Si-
e della Sardegna; conse-
ne di sommergibili per sco-
uili, 80 mila tonnellate di
glio da guerra; equipaggi
di 30 mila uomini, in luo-
dei 22 mila fissi del frat-

la commissione politico-ter-
riale per l'Italia il delegato
islavo Edoardo Kardelj, ha
armato che Stati Uniti e Gran
Bagna si oppongono alle ri-
ante deve semplicemente per-
leggere i loro dritti ed i loro
dritti nel Mediterraneo.

Kardelj ha parlato per oltre
ora presentando le proposte
a Jugoslavia, che contempla-
l'unione doganale, monetaria
di Trieste alla Jugos-
lavia mentre la sua ammini-
strazione sarebbe vita da una
missione interdetta e del
quattro Grandi.

La preso quindi la parola il
delegato americano Connolly, il
che ha esposto il punto di vi-
stare americano sull'internazio-
nalizzazione di Trieste ha detto:
la pace del mondo è assai più
importante di pochi miglia qua-
drati di territorio essa è più
importante di un eccessivo or-
goglio nazionale la pace è in
occhio proprio qui in questo ta-
lo. Non dobbiamo affatto crea-
re un'altra Danzica, ma un ter-
ritorio libero, libero anche da
frizioni e complicità.

Il delegato americano ha quin-
dì affermato che tutta sovranità
allo stato libero di Trieste
della ONU.

Molotov conferma

le frontiere polacche sono definitive

PARIGI, 16 (U.P.) — In una
intervista all'agenzia di notizia
polacca, Molotov oggi, ha con-
fermato l'idea che Byrnes espres-
se nel suo recente discorso di
Piacenza, secondo la quale il
confine orientale della Germa-
nia non sarebbe stato ancora de-
finitivamente fissato.

Dopo aver ricordato che le
quattro grandi potenze appro-
varono l'evacuazione dei tedeschi

PARIGI, 16 (U.P.) — Con un
decreto di imminente pubblica-
zione il governo brasiliano si ap-
presta a informare gli italiani,
non residenti nel Brasile, che
posseggono però proprietà nel
territorio della Repubblica, che
i loro beni non saranno incorpo-
rati nelle proprietà statali prima
della firma del trattato di pace.

I Gesuiti Wallace insiste 'hanno eletto il loro generale

La scelta è caduta su Pa-
dro G. B. Janssens

CITTA' DEL VATICANO, 15 —
Ieri mattina alle 10,30 al primo
scrutinio è stato eletto all'unani-
mità nuovo Preposito Generale della
Compagnia di Gesù, il Padre
Giovanni Battista Janssens, già pro-
vinciale della Provincia del Belgio
setentrionale.

Il nuovo Preposito Generale della
Compagnia di Gesù, 37, della serie,
è il quarto belga nel governo della
Compagnia. E' nato il 22 dicembre
1889 a Mairieux ed è entrato nella
Compagnia di Gesù nel 1907. Il 24
dicembre del 1939 emise i primi vo-
ti religiosi a Troncheville. Per due
anni studiò all'Istituto di filosofia
di Lovanio e per quattro anni a
Bruxelles e Lovanio divenendo sa-
cerdote il 7 settembre 1939.

Durante l'occupazione tedesca del
Belgio continuò a ricoprire la sua
carica di provinciale mostrando un
atteggiamento fiero ed energico di
fronte all'invasore.

Ieri il Padre Janssens ha iniziato
la sua fatica di Preposito Gene-
rale della Compagnia di Gesù.

Nei pomeriggio accompagnato dal
Padre De Boyens, ha lasciato dopo
quattro giorni di clausura, la Cu-
ria e si è recato nella Chiesa del
Gesù dove ha pregato presso la
tomba del fondatore Sant'Ignazio.
Stamane allo stesso altare ha cele-
brato la messa. Domattina a Ca-
stello Gandolfo avrà luogo la solen-
ne audienza pontificia del Generale
con tutti i Padri Vocati.

Trulle per milioni di ufficiali albanesi

BARI, 16 — Si ha notizia che
diversi componenti la missione mi-
litare albanese di Bari, a quale
soggiorno nelle città pugliesi per
oltre un anno, sono stati di re-
cente tratti in arresto a Trani per
malversazioni dei fondi destinati
alle spese della missione e per
debili contratti e non pagati con
cittadini albanesi di ogni parte
d'Italia, per un ammontare di varie
decine di milioni. Tra gli arrestati
figurano il Col. Kadri Hoxha e il
giornalista Kol Berisha.

Tafferugli a Torre Annunziata fra monarchici e repubblicani

NAPOLI, 16 — A Torre Annun-
ziata, in occasione della ricorrenza
del genetliaco dell'ex-re d'Italia, i
dirigenti locali del partito monar-
chico avevano esposto al balcone
della sede del partito stesso la
bandiera tricolore, il che ha suc-
citato le proteste dei repubbli-
cani e dei vari iscritti ai partiti
di sinistra.

Si sono verificati dei tafferugli,
durante i quali il commissario di
polizia dott. Fraticelli è rimasto
leggermente ferito.

In serata, gli iscritti ai partiti
di sinistra hanno organizzato una
controdimostrazione, in piazza Ni-
cotera, che si è svolta senza inci-
denti di sorta.

tal negli anni di guerra, purché
fossero in possesso dei prescritti
requisiti all'epoca dei concorsi or-
dinari.

Contemporaneamente saranno in-
detti gli esami di Stato di abili-
tazione all'insegnamento aperto a
tutti coloro che siano in possesso
dei prescritti requisiti. E' allo stu-
dio infine la possibilità di bandire
speciali concorsi riservati a coloro
che conseguirono l'idoneità in
precedenti concorsi a cattedra.

Wallace insiste e annuncia un nuovo discorso

Si attende per oggi un colloquio fra il Presidente e il Ministro del Com-
mercio - Prossima dichiarazione di Byrnes sulla politica estera americana

WASHINGTON, 16. — Il Mi-
nistro del commercio Wallace ha
dichiarato oggi di «confermare»
ogni punto del discorso da lui
pronunciato giovedì scorso a
New York, che tanta tempesta
politica ha sollevato negli Stati
Uniti ed all'estero ed ha annun-
ciato che pronuncerà il 23 set-
tembre un nuovo discorso sullo
stesso argomento, che ha minac-
ciato di mettere in crisi il ga-
binetto di Truman.

Dopo di aver avuto stamane
una conversazione telefonica con
il Presidente Wallace ha dichia-
rato alla stampa: «Confermo
ogni punto del mio discorso di
New York. E' stata interessante
la constatazione che sia l'estre-
ma sinistra sia l'estrema destra
hanno vivamente criticato le
opinioni da me espresse. Ma poi-
ché sento che la maggioranza
degli americani è preoccupata e
desidera lavorare per la pace lo
intendo continuare i miei sforzi
per una pace giusta e duratura
e parlerò di nuovo nel prossimo
avvenire sullo stesso argomento».

Successivamente un rappresen-
tante autorizzato di Wallace ha
dichiarato che il Ministro del
commercio ha perfettamente
compreso lo spirito della dichia-
razione fatta sabato da Truman
per ripudiare l'avallo ai principi
di politica estera enunciati dal
Wallace giovedì a New York e di
averlo fatto sapere al Preside-
nte, aggiungendo che Truman e
Wallace probabilmente avranno
un colloquio chiarificatore nella
mattinata di domani.

Si ritiene che i leaders della
amministrazione Truman stiano
cercando i mezzi opportuni per
riparare il danno recato al pre-
stigio della politica estera ame-
ricana ed all'unità interna dal-
l'attacco di Wallace alla politica
estera del Ministro Byrnes e
dall'appoggio concesso e poi riti-
rato da Truman.

Si prevede che in un prossimo
futuro Byrnes farà una chiara
inequivocabile dichiarazione sul-
la politica estera americana, par-
ticolamente nel confronto della
Russia, e che Truman appoggerà
con grande evidenza tale di-
chiarazione.

Da molte parti si domanda
tuttavia con insistenza una più
specificazione da parte di Tru-
man. Nella stampa repubblicana
la campagna per le dimissioni di
Wallace è giunta al suo culmine
e si chiede che le dimissioni
vengano imposte da Truman.

sono mai stato in migliori con-
dizioni fisiche: l'incontro con
Conn me lo ha fatto compren-
dere.

Quando dovetti allenarmi per
quel «match», fui così rigoroso
con me stesso che ora, per Mau-
ricio, ho dovuto appena ripren-
dere qualche seduta senza trop-
po forzare, tanto ero già in for-
ma. La soddisfazione provata no-
ve anni or sono battendo Jimmy

Byrne, ad esempio, era un pigro
con qualche talento e nel mio
incontro non riuscì ad entrare
nella sua guardia; ma dopo il
sesto round, quando compresi
che potevo forzare il colosso a
scoprirsi, attaccai di forza e misi
il K.O. a segno. Con Max Baer
fu differente: egli danzava e ti-
rava colpi volanti, eppure non
ho mai piazzato tanti colpi ad-
dosso a un pugile quanti a Baer.
Con Paulino Uzcudum mi trovai
come di fronte a una testuggina,
che non voleva scoprirsi, ma pu-
re riuscì a trovare uno spiraglio.
Con Max Schmeling, ancora al-
tro stile. Jack Blackburn, mio al-
lenatore ora decaduto, mi avvertì
che il tedesco menava colpi di
maglio, non ne volli tener conto
e preferii continuare a picchiare
a «golf» a Lakewood. Ne fui
punito, perché Max mi tempestò
per dodici riprese dopo di che,
esaurito, fui atterrito.

Poi venne la immediata ripre-
sa contro il vecchio Sharkey. Al
Ettore, il grosso Jorge Brescia, e
infine il «match» contro Brad-
dock, in cui vinsi il campionato
mondiale. Non mi feci scrupolo
di iniziare questo combattimento
alla bersagliera: ma alla prima
ripresa Jimmy mi affibbiò un
pugno tale, che mi sbatté al ta-
pelo. Da allora tenni il mio
avversario in maggior considera-
zione e non mi sarei mai sognato
di poterlo battere, se non l'avessi
visto traballare all'ottavo round
per un mio forte diretto destro...

Con Bob Pastor e Tommy Farr
dovetti accontentarmi di una vit-
toria di misura; ma costoro ave-
vano uno stile di gioco del tutto
particolare e assai pericoloso.
Con Nathan Mac, Harry Thomas
e il secondo match contro Sch-
meling, io vinsi facilmente in
poche riprese. Poi mi dovetti sba-
razzare di Tony Galento, ma fu
assai più difficile; colli riuscì an-
che a mettermi a terra; il suo
stile di gioco, a quanto mi si
dice, è su per giù quello di Mau-
ricio. Spero di no sinceramente,
per la mia salute. Poi Arturo
Godoy, che combatté quasi come
se lui fosse dietro una porta ed
io dovessi bussare per entrare...
ma anche lui andò giù. Poi i due
matches con Billy Conn il quale,
almeno la prima volta, mi fece
un po' perdere la testa fino a
quando non riuscì a piazzare il
mio destro. Ora è la volta di
Tami Mauriella. Sono curioso di
vedere come andrà a finire...

Sciopero di un'ora a Genova

GENOVA, 16. — Stamattina in se-
gno di protesta per il mancato con-
seguimento dell'accordo tra la Ca-
mera del Lavoro e l'Associazione
Industriali, per la nuova tabella
A. I. degli assegni familiari, sono
entrati in sciopero, dalle 10 alle 11,
i lavoratori dell'industria, seguiti
dal tramviario e degli addetti ai ser-
vizi elettrici.

Anche gli edili, nel pomeriggio di
domani entreranno in sciopero dal-
le 14 alle 15. Si prevede lo sciopero
del guardiano giurali.

Impressionante sciagura ad un passaggio a livello

Un'automotrice investe un'automobile
e uccide cinque persone

VENEZIA, 16. — Una gravissima
sciagura si è verificata ieri sera a
Campo Nogara a pochi chilometri
da Venezia. Un'auto motrice della
Società Veneta Ferrovie partita da
Venezia per Piove di Sacco ha
violentemente investito al passa-
gio a livello della strada provin-
ciale Mestre-Chioggia un'auto che
recava a bordo una intera fami-
glia di quattro persone e un amico
della stessa. Il prof. Achille Scar-
pa, di anni 34, la di lui moglie
Giulia Boscolo, di anni 32, il figlio-
letto Pietro, di anni 6, la cognata
dello Scarpa Romana Boscolo, di
anni 18, e il professionista Giorgio
Alzetta, di anni 36, tutti da Ve-
nezia. Nel tragico scontro le cin-
que persone sono rimaste tutte
orrendamente dilaniate.

L'Alzetta, che guidava la mac-
china, data una forte cortina di
nebbia, non si era accorto che la
sbarra del passaggio a livello erano
chiusi ed aveva proseguito la sua
corsa abbattendolo e venendosi a
trovare con la macchina attraverso
il binario proprio nel momento in
cui passava a grandissima velocità
l'automotrice che urtava l'automobile
mandandola a staccarsi nella
scarpa. Lo Scarpa e l'Alzetta era-
no da poco tempo ritornati dalla
Germania dove erano stati inter-
nati.

È morto Nicola Valente

NAPOLI, 16. — Il noto musicista
napoletano Nicola Valente, autore
di tante indimenticabili armonie,
è morto stamane improvvisamen-
te per un attacco di cuore.

PARIGI, 16 (U.P.) — Con un
decreto di imminente pubblica-
zione il governo brasiliano si ap-
presta a informare gli italiani,
non residenti nel Brasile, che
posseggono però proprietà nel
territorio della Repubblica, che
i loro beni non saranno incorpo-
rati nelle proprietà statali prima
della firma del trattato di pace.

La scelta è caduta su Pa-
dro G. B. Janssens

CITTA' DEL VATICANO, 15 —
Ieri mattina alle 10,30 al primo
scrutinio è stato eletto all'unani-
mità nuovo Preposito Generale della
Compagnia di Gesù, il Padre
Giovanni Battista Janssens, già pro-
vinciale della Provincia del Belgio
setentrionale.

Il nuovo Preposito Generale della
Compagnia di Gesù, 37, della serie,
è il quarto belga nel governo della
Compagnia. E' nato il 22 dicembre
1889 a Mairieux ed è entrato nella
Compagnia di Gesù nel 1907. Il 24
dicembre del 1939 emise i primi vo-
ti religiosi a Troncheville. Per due
anni studiò all'Istituto di filosofia
di Lovanio e per quattro anni a
Bruxelles e Lovanio divenendo sa-
cerdote il 7 settembre 1939.

Durante l'occupazione tedesca del
Belgio continuò a ricoprire la sua
carica di provinciale mostrando un
atteggiamento fiero ed energico di
fronte all'invasore.

Ieri il Padre Janssens ha iniziato
la sua fatica di Preposito Gene-
rale della Compagnia di Gesù.

Nei pomeriggio accompagnato dal
Padre De Boyens, ha lasciato dopo
quattro giorni di clausura, la Cu-
ria e si è recato nella Chiesa del
Gesù dove ha pregato presso la
tomba del fondatore Sant'Ignazio.
Stamane allo stesso altare ha cele-
brato la messa. Domattina a Ca-
stello Gandolfo avrà luogo la solen-
ne audienza pontificia del Generale
con tutti i Padri Vocati.

Si ha notizia che
diversi componenti la missione mi-
litare albanese di Bari, a quale
soggiorno nelle città pugliesi per
oltre un anno, sono stati di re-
cente tratti in arresto a Trani per
malversazioni dei fondi destinati
alle spese della missione e per
debili contratti e non pagati con
cittadini albanesi di ogni parte
d'Italia, per un ammontare di varie
decine di milioni. Tra gli arrestati
figurano il Col. Kadri Hoxha e il
giornalista Kol Berisha.

A Torre Annun-
ziata, in occasione della ricorrenza
del genetliaco dell'ex-re d'Italia, i
dirigenti locali del partito monar-
chico avevano esposto al balcone
della sede del partito stesso la
bandiera tricolore, il che ha suc-
citato le proteste dei repubbli-
cani e dei vari iscritti ai partiti
di sinistra.

Si sono verificati dei tafferugli,
durante i quali il commissario di
polizia dott. Fraticelli è rimasto
leggermente ferito.

In serata, gli iscritti ai partiti
di sinistra hanno organizzato una
controdimostrazione, in piazza Ni-
cotera, che si è svolta senza inci-
denti di sorta.

Quando dovetti allenarmi per
quel «match», fui così rigoroso
con me stesso che ora, per Mau-
ricio, ho dovuto appena ripren-
dere qualche seduta senza trop-
po forzare, tanto ero già in for-
ma. La soddisfazione provata no-
ve anni or sono battendo Jimmy

Byrne, ad esempio, era un pigro
con qualche talento e nel mio
incontro non riuscì ad entrare
nella sua guardia; ma dopo il
sesto round, quando compresi
che potevo forzare il colosso a
scoprirsi, attaccai di forza e misi
il K.O. a segno. Con Max Baer
fu differente: egli danzava e ti-
rava colpi volanti, eppure non
ho mai piazzato tanti colpi ad-
dosso a un pugile quanti a Baer.
Con Paulino Uzcudum mi trovai
come di fronte a una testuggina,
che non voleva scoprirsi, ma pu-
re riuscì a trovare uno spiraglio.
Con Max Schmeling, ancora al-
tro stile. Jack Blackburn, mio al-
lenatore ora decaduto, mi avvertì
che il tedesco menava colpi di
maglio, non ne volli tener conto
e preferii continuare a picchiare
a «golf» a Lakewood. Ne fui
punito, perché Max mi tempestò
per dodici riprese dopo di che,
esaurito, fui atterrito.

Poi venne la immediata ripre-
sa contro il vecchio Sharkey. Al
Ettore, il grosso Jorge Brescia, e
infine il «match» contro Brad-
dock, in cui vinsi il campionato
mondiale. Non mi feci scrupolo
di iniziare questo combattimento
alla bersagliera: ma alla prima
ripresa Jimmy mi affibbiò un
pugno tale, che mi sbatté al ta-
pelo. Da allora tenni il mio
avversario in maggior considera-
zione e non mi sarei mai sognato
di poterlo battere, se non l'avessi
visto traballare all'ottavo round
per un mio forte diretto destro...

14c

PRESS ANNOUNCEMENT

It is announced that an agreement between British European Airways and the "Istituto per la Ricostruzione" was signed this evening, 16th September, 1946, at the Italian Ministry of Civil Aviation by Mr. Whitney Straight and Commander Wolfson, on behalf of British European Airways, and by a representative of I.R.I.

The agreement, which is the result of several months negotiation, provides for the establishment of an Anglo-Italian Company, to be known as "Aere Linee Italiane Internazionali", of which 60% of the capital will be in Italian hands, the Italian Government, aircraft constructors and operators, and 40% in those of the British European Airways.

In the operation of the Company's services preference will be given to Italian aircraft in so far as the industry is able to provide them but it is likely that a large amount of British equipment will be used. On the other hand, all the personnel of the Company will from the outset be Italian, with the exception of a strictly limited number of technical advisers, who may be of British nationality.

Every effort will be made to start the services as soon as possible and it is anticipated that the Company will confine itself in the beginning to operations within the Italian peninsula. It is hoped, however, that before long it will be possible to extend the services to the majority of European capitals and to South America.

It is worth re-calling that the agreement between the Italian Government and British European Airways, signed on the 8th June last, and on which the Company now formed is based, was the result of active negotiations between the British and Italian Governments.

The news of the agreement, which was celebrated by a reception given by Mr. Whitney Straight, Deputy Chairman of British European Airways, at the Grand Hotel on Monday evening to the Italian and Allied authorities, has been received with great satisfaction in British and Italian official circles. It is hoped that this agreement, which is entirely non-exclusive, will be instrumental in restoring to Italy the distinguished place in world civil aviation which she enjoyed before the war.

- 2 -

14c

This agreement is paralleled by one between I.R.I. and the American Trans-World Airlines, also signed today. The representatives of this American Company were present at Mr. Whitney Straight's reception today.

Note Distributed at cocktail party given
by B.E.A. on 16/9/46

13A

From : Air Forces Sub Commission, A.C., Rome.
To : Mediterranean Allied Air Committee Secretariat,
A.M.C., Italy, R.A.F., C.M.F.
Date : 9th September, 1946.
Ref : AFEC/834/eng.

ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRY

Enclosed for your information are reports showing the situation with regard to Italian Aircraft construction for the year ending August 1946 and also authorized repairs carried out to Italian aircraft from November 1945 to August 1946.

Chitil.
G.M.M. GUNN, W/Oct,
Air Vice-Marshal,
Director,
Air Forces Sub Commission.

FILE

Translation.

From : Italian Air Ministry,
Gabinetto del Ministro

To : AFSC, A.C. through Liaison Office, Rome

Date : 7th September, 1946

Ref. : 22264/3134 Coll.

UNAUTHORISED CONSTRUCTION OF A/C.

Reference is made to your letter No. AFSC/824/ENG., dated 20th August 1946.

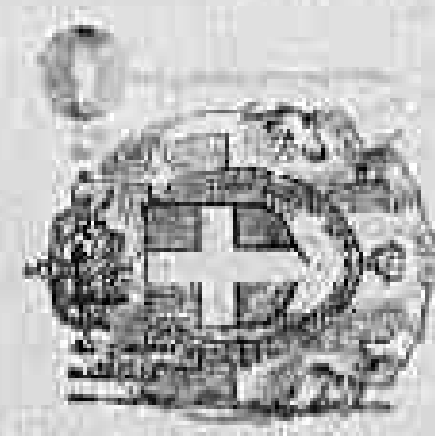
1. No authority was granted to the Macchi Firm for the construction of A/C M.B.308. According to the statement made by this Firm, the representatives of AFSC in Milan were aware of the construction of this A/C, as they had inspected the workshops.
2. The instructions of AFSC will be confirmed.
3. As regards the "Colli" A/C, the Firm in question has already been instructed to suspend working on it.
4. CATOR 110 A/C. On 2nd July 1946 we asked for your authority to test this aircraft, which was built before the liberation date.
5. A.M.S. Aircraft. On the 27th June 1946 the prescribed authority was applied for. This had been previously requested to the British Press Information of Genoa directly by the Firm. As no authority was granted, it would appear that the Firm is responsible for the advanced stage of construction.
6. Very clear orders concerning the prohibition to build aircraft of any description, gliders included, unless specifically authorised by AFSC, were issued in December 1945. In consideration of our limited organisation in outlying areas, however, it is easy to realise that the necessary amount of control cannot be carried out.
7. Technical Controlling Offices are attached only to some of the principal Firms which still carry out aeronautical activity (such as S.I.A.I., F.I.A.T., ALFA ROMEO)

This Ministry has, however, issued a public warning for the purpose of avoiding in the future further construction of aircraft both on the part of private individuals or of hitherto completely unknown firms.

N/C

Sgd. The Minister

1842



ENG

12A

Mod. 115

Roma, 27 Set. 1944

Ministero dell'Aeronautica

GABINETTO DEL MINISTRO

ALLA SOTTOCOMMISSIONE ALLEA
ITALIANA (Tramite UFF. Collega-
mento)

R S M A

Per favore
Rit. N. 2220 / 3134 Coll.

Spedita al p. M.

OGGETTO: costruzione non autorizzata di velivoli

In riferimento al foglio ARSU/624/2 del 20.8.44,

si comunica quanto segue:

- 1) Nessuna autorizzazione è stata concessa alla Ditta Iacchi, per la costruzione del velivolo "M.M.308". Secondo quanto dichiarato dalla Ditta stessa, i rappresentanti a Milano dell'I.I.P.S.U. erano al corrente della costruzione del velivolo avendo effettuato dei sopralluoghi. =
- 2) Saranno confermate le disposizioni di codesta SOTTOCOMMISSIONE. =
- 3) Per quanto riguarda il velivolo "Galli" la ditta interessata ha già ricevuto ordine di sospendere i lavori. =
- 4) Velivolo "Cater 110": in data 2.7.46 si chiedeva a codesta SOTTOCOMMISSIONE autorizzazione a presentarlo al collaudo, trattandosi di velivolo costruito anteriormente alla data di liberazione. =
- 5) Velivolo "A.M.S.": in data 27.6.46 veniva chiesta regolare autorizzazione, che precedentemente era stata sollecitata alla British Press Information di Genova direttamente dalla

- 1) Nessuna autorizzazione è stata concessa alla Ditta Macchi, per la costruzione del velivolo "M.B.308". Secondo quanto dichiarato dalla Ditta stessa, i rappresentanti a Milano dell'A.S.C. erano al corrente della costruzione del velivolo avendo effettuato dei sopralluoghi.=
- 2) Saranno confermate le disposizioni di codesta Sottocommissione.
- 3) Per quanto riguarda il velivolo "Colli" la ditta interessata ha già ricevuto ordine di sospendere i lavori.=
- 4) Velivolo "Cator IIC": in data 2.7.16 si chiedeva a codesta Sottocommissione autorizzazione a presentarlo al collaudo, trattandosi di velivolo costruito anteriormente alla data di liberazione.
- 5) Velivolo "A.M.S.": in data 27.6.40 veniva chiesta regola-re autorizzazione, che precedentemente era stata sollecitata alla British Press Information di Genova direttamente dalla Ditta stessa, la quale non essendo stata rilasciata alcuna autorizzazione, sarebbe responsabile dello stato di avanzamento dei lavori.
- 6) Ordini precisi circa il divieto di costruire aeromobili di ogni tipo, alianti compresi, non espressamente autorizzati, da codesta A.R.S.C., furono impartiti fin dal dicembre 1915

Il V. Ufficiale, la Direzione non si oppone

INTERPRETE ITALIANO

ma è agevole comprendere come, stante la limitata organizzazione periferica, non sia possibile estendere ovunque il controllo, che allo stato degli atti si rende necessario.

- 7) Gli Uffici di Sorveglianza Tecnica esistono solo presso alcune ditte e precisamente presso le principali che ancora esplicano attività aeronautica (es: "S.I.A.I." = "I.I.A.T." = "ALFA ROMEO")

Premesso quanto sopra, al fine di evitare altre trasgressioni, questo Ministero ha provveduto a disporre una pubblica diffida allo scopo di evitare, per l'avvenire, costruzioni di aeromobili da parte di privati o di officine assolutamente sconosciute.

IL MINISTRO



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

To :- British Embassy, Rome. (Two Copies).

Copies to : Air Marshal Sir Alec Coryton, MCS(A).
M.A.A.C. c/o. A.H.Q., R.A.F., Italy.

Date:- 26th July, 1946.

Ref :- AFSC/840/ENG.

BRITISH AND ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRIES.

3A on 240/ENG.

Please see the attached minutes of an exploratory conference held at the Italian Air Ministry in Rome on 19th July, 1946 to discuss liaison between British and Italian aircraft industries with particular reference to engines. The Italian aircraft industry is able to produce airframes but at the moment it cannot produce engines, although before the war British type engines were manufactured under licence in Italy.

2. The Italian aircraft industry is faced with certain difficulties and, therefore, advantage was taken of the flying visit of Air Marshal Sir Alec Coryton to Rome to see what the Italians wanted and what help could be forthcoming in the United Kingdom. It should be noted that for the time being and subject to approval by higher authority, the Italians will only require small quantities of manufactured engines and raw materials.

3. It is requested that you will inform the A.F.S.C. of what help you can give in respect of paragraphs 12, 13 and 14, and also in respect of paragraph 35 which would appear to be the most serious difficulty that faces the Italian aircraft industry.

4. As regards paragraph 35 it is hoped that the British Embassy may be able to bring pressure to bear on the British Foreign Office and Board of Trade so that arrangements may be made for the Italians to build British engines under licence in Italy and to buy engines and raw materials in small quantities either on a barter basis (e.g. in exchange for services, silk or fruit), by means of a short dated loan, or some other means. It is felt that if the Italian and British industries were given a freer hand by the British Board of Trade in respect of payment for these small quantities, they would be able to make mutually satisfactory arrangements without incurring an increase in British government debts.

5. It should be noted that the A.F.S.C. is an integrated Anglo-American organisation, that Lieutenant Pavano (U.S.A.A.P.) who speaks Italian fluently was present at the meeting, and that a copy of the attached minutes has been forwarded to the American Embassy.

S.S.O. ✓

C.T.O. 20.30.46.

S.I.O. Pmh

D.D. JLM 30/7

W. E. Brodie
I.A. BRODIE,
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

10A.

9A

Enclosed for file No. 1000/500/000. For file No. 1000/324/000.

Mr. Civil Aircraft Construction. Would Mr. Minister make a note of the fact that the L. 1000, concerning three small firms who have been building aircraft for the military and naval services, has been told that they are not to be allowed to proceed with their construction until they have been told that they are not to be allowed to proceed with their construction.

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
 To :- Italian Air Ministry.
 Date:- 20th August, 1946.
 Ref :- AFSC/824/ETL.

UNAUTHORISED AIRCRAFT CONSTRUCTION.

Recently an application was made by Dott. Carlo Maurizio Ruspoli for permission to test fly a MACCHI MB 309 aircraft manufactured by the AERONAUTICA MACCHI firm at Varese.

2. This Sub-Commission has not been requested to authorise this construction, but has in fact both in writing and verbally informed AERONAUTICA MACCHI that aircraft construction is not permitted.

3. This is not an isolated case of unauthorised construction, as the following aircraft are being constructed without Allied authority :-

COLLI AIRCRAFT
 CANTER 110 AIRCRAFT
 AM.8 AIRCRAFT

"COLLI BROS."
 "OLIA WORKS."
 "ALAPARMA"

MILAN
 LAVERNO
 PARMA.

4. In view of the above mentioned instances it would appear that Allied instructions are not being complied with, either in fact or in spirit.

5. It is requested that an explanation be forwarded to this Headquarters as to why this unauthorised work has been allowed to continue and that strong action be taken to ensure that unauthorised construction be stopped.

6. Any aircraft constructed without authority will in future be impounded or destroyed.

J.D. J.H.M. 20/8

C.T.O. 21/8

S/O. 22/8

SSO 24/8

to su.

I.E. BRODIE,
 AIR VICE MARSHAL,
 DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

I 1279.

SA

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

TO :- C.I.O.,
Air Forces Sub-Commission, HQ, AC, Rome.

DATE :- 3rd July 1946.

REF :- AFSC/M/9/INT.

ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRY

The enclosed letter was received from Ufficio
"I" 1st Z.A.T. on 1st July 1946 and is forwarded herewith
for your information.

S.C. Masterson

S.C. MASTERSON P/LT
Commanding
A.F.S.C. MILAN.



A.M.8. AIRCRAFT CONSTRUCTED AT PARMA

8B

With reference to AFSC/M/9/Int letter dated 27/6/46 we forward you the following informations :-

- 1) At the Aloparma Firm, Via Monte Santo 13 Parma, (owner Mr. Livio Agostini, they are constructing three A.M.8. aircraft.
- 2) The aircraft are three types designed by Captain Mantelli with three different engines.
- 3) The three engines are :-
 "B2" 20 HP engine designed by Bazzocchi and constructed by the Macchi Firm.
 "C2" 30 HP designed by Giannini and constructed by the CNA.
 "Scorpion" engine constructed by the ABC British Firm.
- 4) From the AM6 type of aircraft Captain Mantelli who has been experimenting since 1943 and has succeeded in constructing the AM8 all in wood. It has an automatic pitch propeller with a minimum speed of 55 Km per hour, and maximum 160 Km p.h. if fitted with a 20 HP engine.
 On the other hand with a 39 HP engine the aircraft would have a minimum speed of 60 Km per hour and a maximum speed of 190 Km p.h.
- 5) The pilots in charge of the tests are Mantelli and Pagliari.
- 6) The authority for the experiments and the construction of the AM8 aircraft has been requested to the Allied Authorities, who have suggested that they apply to the appropriate Italian authorities.

7) On the 13/5/46 the Aloparma Firm forwarded to the "Direzione

"C2" 30 HP designed by Giannini and constructed by the CMA.
"Scorpion" engine constructed by the ABC British Firm.

- 4) From the AM6 type of aircraft Captain Mantelli who has been experimenting since 1943 and has succeeded in constructing the AM8 all in wood. It has an automatic pitch propeller with a minimum speed of 55 Km per hour, and maximum 160 Km p.h. if fitted with a 20 HP engine. On the other hand with a 39 HP engine the aircraft would have a minimum speed of 60 Km per hour and a maximum speed of 190 Km p.h.
- 5) The pilots in charge of the tests are Mantelli and Pagliari.
- 6) The authority for the experiments and the construction of the AM8 aircraft has been requested to the Allied Authorities, who have suggested that they apply to the appropriate Italian authorities.
- 7) On the 13/5/46 the Aloparma Firm forwarded to the "Direzione Generale Costruzioni" in Rome a letter in which it was requested how to obtain the authorisation.

Major Luigi Onofri

7A
E

From: Italian Air Ministry,
Direzione generale Delle Costruzioni e Degli
Approvvigionamenti. Divisione 5^a SRAM. Rome

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

Date: 31st July, 1946.

Ref : 5/3090/COST/2731 COLL.

REPAIRS TO BREDA AIRCRAFT 39-I-LUCCO

64

With reference to your letter AFSC/824/ENG dated 23rd July, 1946, it is informed that instructions have been given in order to suspend repair work to be carried out on the above mentioned aircraft.

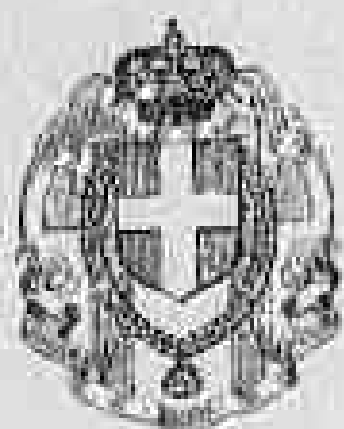
With regard to para 2. of your letter, you are informed that small repair work limited to few working hours to be carried out every now and then on this aircraft was authorised by this Ministry.



(Sgd)

DIRECTOR

Col. U. TOLINO



H.K.
H.K.

Roma. 31. f.

Mar 02

1946

AL AIR FORCES SUB COMMISSION
A.C.

H O M A

(Tramite Ufficio collegamento)

Prot. N. 5/3090 cont. 2731
Allegato
Riparazione

Risposta al f. N.° _____ del

OGGETTO : Riparazione Aereo Breda 39_ I-LUCO.-

e per conoscenza:

ALLA DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE
ALLO STATO MAGGIORE A.M.

S E D E
S E D E

Con riferimento al foglio AFSC/824/EN4 del 23/7/46 si comunica di aver dato ordine di sospensione dei lavori di revisione dell'apparecchio citato.-

In merito a quanto richiesto dal secondo punto s'informa che da questo Ministero era stata autorizzata una piccola assistenza al velivolo limitata a pochi lavori da compiersi una volta tanto e per un ben limitato numero di ore lavorative.--

IL DIRETTORE
(Col.G.A.r.i. U.TOLINO)

Le propos traitant des regnes heliens ont si agrement et si judicieusement resolu
d. A. de Fontenelle. La Science en un se response.

Downloaded from <http://ajphaphysiol.org/> at University of California, San Diego on June 11, 2015

11 6A

From: Air Forces Sub Commission, A. C., Rome
To : Italian Air Ministry, Rome
Date: 23rd July, 1946.
Ref : AFSC/824/ENG.

REPAIRS TO BRED A 39S AIRCRAFT I-LUDO.

I am to inform you that work on the above mentioned aircraft is to cease until authorisation has been asked for by your Headquarters, and given by the Air Forces Sub-Commission.

2. May this Sub-Commission be informed under what organisation work on a non-military aircraft owned by a civilian is allowed on an I.A.F. Airfield by workers employed by the Italian Air Force.

H. Thompson by order

H. THOMPSON WG/CDR.
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

From: Italian Air Ministry, Direzione Costruzioni Aeronautiche
Sezione II Aeromobili. - ROME

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

Date: 27th June, 1946

Ref : 2/6386/COST/2357 COLL.

REQUEST AUTHORISATION FOR THE CONSTRUCTION
OF "A.M.8" LIGHT AIRCRAFT.

The writer has received an application from "ALAPARMA" firm, Via Montesanto 13 - PARMA, with a view to obtaining permission for the construction of 3 "A.M.8" Light aircraft designed by Captain MANTELLI.

The three proto-types of the aircraft, which derives from "A.M.6" type, would be respectively fitted with the following engines:-

B.2 Engine	(20 HP)	manufactured by MACCHI DI VARESE.
C.2 "	(38 HP)	manufactured by C.N.A. of Rome
SCORPION "	(39 HP)	manufactured by A.B.C. ENGLAND.

The aircraft is of wood construction, mid-wing monoplane, various pitch propeller, single wheeled undercarriage and the tail lays on twin-beam structure.

Fitted with 20 HP engine, the characteristics would be:
Minimum speed 55 KPH, Maximum speed 160 KPH, Consumption 7 litres, take-off run 70 metres and landing run 20 metres.

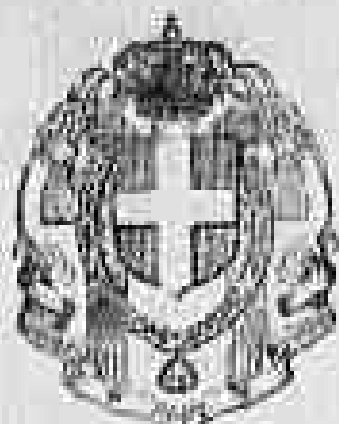
Fitted with 38 HP or 39 HP engine, characteristics would be:
Minimum speed 60 KPH, maximum speed 190 KPH, consumption 9 litres, take-off run 50 metres and landing run 25 metres.

The construction of the said proto-types would be at the firm's own exclusive risk with no engagement whatsoever on the part of the A.A.

The A.F.S.C. is kindly requested to give the writer instruction with regard to the above request.



(Sgd) THE MANAGER
Col. U. TOLINO



Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE COSTRUZIONI AERONAUTICHE
SEZ. II AEROMOBILI

Divisione

Sec.

Det. N. 2/6386

/COST.

Regali

2357 Coll.

Roma,

27.6.45

Anno

Mod 123F

5A

ALL'A.F.S.C.

Tramite Ufficio Collegamento

SEDE

Risposta al Foglio del

Dir.

Sec.

N. 2

OGGETTO

Richiesta autorizzazione costruzione velivoli
da turismo A.M.8.=

La Ditta "ALAPARMA"-Via Montesanto 13-Parma-ha rivolto alla scrivente istanza intesa ad ottenere il permesso per la costruzione di tre velivoli da turismo "A.M.8", su progetto del Capitano Mantelli.-

I tre esemplari del velivolo, che è derivato dal tipo "A.M.6", verrebbero dotati rispettivamente dei motori B.20 (20 CV.) costruito dalla Macchi di Varese, C.2 (38 CV.) costruito dalla C.N.A. di Roma e "Scorpion" (39 CV.) dalla A.E.C. (Inghilterra).-

Il velivolo è costruito interamente in legno; monoplano ad ala media a sbalzo, elica propulsiva a passo automatico; l'organo di atterraggio è monoruota, gli organi di coda poggiano su strutture bitrave.-

Col motore da 20 CV. sono previste le seguenti caratteristiche: Vel.min. 55 Km/h; Vel. Max. 160 Km/h; Consumo 7 Litri/h; Corsa al decollo 70 m.; Corsa all'atterraggio 20 m.-

Col motore da 38 CV. e 39 CV. dette caratteristiche sarebbero invece le seguenti: Vel.min. 60 Km/h; Vel. Max. 190 Km/h; Consumo 9 lt/h; Corsa al decollo 50 m.; Corsa all'atterraggio 25 mt.-

Il permesso di costruzione dei suddetti esemplari verrebbe concesso alla Ditta a suo esclusivo carico e rischio, senza alcun impegno da parte dell'A.A.-

Si prega codesta A.F.S.C. di impartire alla scrivente disposizioni in merito alla suddetta richiesta.=

IL DIRETTORE

(COLONNELLO G.A.R.I. TOLINO ING. UMBERTO)

Tolino

Il presente documento è stato depositato nella Biblioteca del Ministero dell'Aeronautica e sarà conservato a cura della stessa.

BEST COPY POSSIBLE
FILMED AS FOUND
IN COLLECTION

New Italian Aircraft.

We have in Italy various types of civilian aircraft and also military aircraft of high quality, constructed and tested during the past two years with success, and which production is, Allied permitting, immediately possible seeing that in their project the poor availability of Italian materials and special installations, fuel etc. was taken into consideration. Apart the engine and structure factories, the instrument, radio and accessory factories are now able to work in necessary proportion and perfection. For the commercial air transport of passengers, goods and mail, "MINOS" will only list 6 new types of aircraft and namely: the exceptional 4-engine S.M.95 which is capable to carry a useful load of 13 tons, exceed 250 m.p.h., 25000 ft height, 3750 miles range, take-off run of 67 yards with a consumption of 2 litres petrol per Km. The 3-engine G.212, carrying 24 passengers and with the new type of Alfa engine "131" can exceed 250 m.p.h. and 1750 miles range with 7 tons useful load. The 2-engine "Colombo C-3 with only 250 H.P., 625 miles range and 650 Kgs useful load. (650/1000 ton) The "S.M. 101" having a range of 780 miles, useful load 870 Kgs and one engine 235 HP which consumption is 182grs petrol per Km. The "ALT" with a useful load of 2 tons, 625 miles range, a 450 HP engine and a lower folding gap for the loading of bulky material. The ALT aircraft is a drift of the transport glider "AL.12P" characterized by an orenable fuselage also from the front part for loading, fixed under-carriage wheels with shock absorbers, aero-dynamic brakes to reduce to the minimum the landing speed, capable to carry 1½ ton with a draught power-power of 50 HP. The 4-engine "Breda-Zappata" aircraft remains uncompleted and various civil adaptations of military aircraft in use are under study, besides the Stratus-spherical 2-engine "A.C.2" which is capable to carry 5 tons load at an average speed of 243 m.p.h. and a consumption of 300 gasoline for every 1000 Kms and therefore an efficiency and economy higher than that of a lorry.

As for private aircraft or taxis are concerned, "MINOS" cites the "QR 14" four seater with two engines of 130 HP, and a range of 840 miles and a speed of 162 m.p.h. The PL.3 of which 20 models have already been sold to Italian pilots and for which the Allies have authorised the construction. The LM.5 with great visibility cabin, two seats, engine C.M.A.-60 HP, 70 miles range and able to fly 15^{km} with only 1 Kgs petrol and the landing run shorter than that of the famous German Stork, thanks to the aero-dynamic brakes and those hydraulic on the wheels. With a retractable

range 250 H.P., 625 miles range and 650 Kgs useful load. (650/1000 ton)
 The "S.M. 101" having a range of 780 miles, useful load 870 Kgs and
 one engine 235 HP which consumption is 182grs petrol per Km.
 The "ALT" with a useful load of 2 tons, 625 miles range, a 450 HP engine
 and a lower folding gap for the loading of bulky material. The ALT
 aircraft is a drift of the transport glider "AL.12" characterized by
 an openable fuselage also from the front part for loading, fixed under-
 carriage wheels with shock absorbers, aero-dynamic brakes to reduce to
 the minimum the landing speed, capable to carry 1½ ton with a draught
 power-power of 50 HP. The 4-engine "Breda-Zappata" aircraft remains
 uncompleted and various civil adaptations of military aircraft in use
 are under study, besides the Stratus-spherical 2-engine "A.C.2" which
 is capable to carry 5 tons load at an average speed of 243 m.p.h. and
 a consumption of 300 gasoline for every 1000 Kms and therefore an
 efficiency and economy higher than that of a lorry.

As for private aircraft or taxis are concerned, "MINOS" cites the "QR 14"
 four seater with two engines of 130 HP. and a range of 840 miles and a
 speed of 162 m.p.h. The PL.3 of which 20 models have already been sold
 to Italian pilots and for which the Allies have authorized the construct-
 ion. The LM.5 with great visibility cabin, two seats, engine C.V.A.-
 60 HP, 70 miles range and able to fly 15^{km} with only 1 Kgs petrol and the
 landing run shorter than that of the famous German Stork, thanks to the
 aero-dynamic brakes and those hydraulic on the wheels. With a retractable
 undercarriage this aircraft is able to land in 12 metres only (about 13
 yards) sliding on the skid formed by the exhaust pipe. Finally among the
 military aircraft, there is an example of technical capacity: the "G.56"
 one seater lighter-torpedo aircraft, with a 1500 HP. engine; top speed
 428 m.p.h.; range 800 miles; climbing up to 21000 ft height in 7 minutes;
 fitted with one 20 m/ms gun on the propeller hub and two in the wings
 as well as a torpedo weighing 920 Kgs. The S.93 Dive bomber aircraft,
 two seater; Pilot in prone position to make the return dive more acce-
 lerated, 1250 HP engine, useful load of about 2 tons, 1030 miles range,
 speed 337 m.p.h. at 24000 ft height, fitted with one 820 Kgs bomb, one
 20 m/ms gun on the engine, two 12.7m/ms machine gun in the wings and
 mobile in the tail plane. ("MINOS")

TRANS: Sgt. ELLUL A.,

ITALIAN AIRCRAFT CONSTRUCTION AS AT 1

F I R M.	TYPE OF AIRCRAFT.	AUTHORITY ASKED FOR CONSTRUCT. OF	AUTH. GRANTED BY M.A.A.C.	R E M A R
FIAT -TURIN.	G.12 B/T. 18 Passengers.	20	YES.	First 5 a/c del end of Dec. Rem Alfa 128.
FIAT -TURIN.	G.55 Fighter single seat.	21	NO.	Entails only as manufactured an will be made to in the near fut
FIAT -TURIN.	G.212 24 Passengers.	1 Prototype.	YES.	Owing to increa comparison with cancelled by th
A. V. I. A. VERCELLI.	F.L.3 2 seater light a/c.	20	YES.	Completion abou instruction.
"	L.M.5 2 seater light a/c.	25 Prototypes	YES.	Completed at th instructions.
Breda Sesto San Giovanni	B.Z.308 60 Passengers.	1 Prototype.	NO.	4 engined Tric instructed to
S.I.A.I. Vergiate.	S.M.82(20 Passeng.) S.M. 95	6 6	YES. NO.	Final order fo 1 Military & 1 version in U.K not authorised
"	S.M.75, 79, 82	13	NO.	These types be civil version.
CAPRONI Trento;	C.R.42	11	YES.	This order is

1880

824/ENG

CONSTRUCTION AS AT 1/2/46.

ASKED AUTH. GRANTED R E M A R K S.
T. OF BY M.A.A.C.

YES.	First 5 a/c delivered with Fiat A.74 by the end of Dec. Remainder to be fitted with Alfa 128.
NO.	Entails only assembling of parts already manufactured and in storage. Another request will be made to obtain these a/c as trainers in the near future.
pe. YES.	Owing to increase in price of this a/c in comparison with the G.12, order has been cancelled by the Italian Air Ministry.
YES.	Completion about March 1946, No disposal instruction.
types YES.	Completed at the end of 1945, No disposal instructions.
types. NO.	4 engined Tricycle undercarriage A/c. Firm instructed to stop work 60% completed.
YES.	Final order for this type.
NO.	1 Military & 1 Civilian S.M.95 completed, civil version in U.K. undergoing tests. Remainder not authorised.
NO.	These types being overhauled & Converted to civil version.
YES.	This order is completed, firm now overhauling C.R.42

34

file 824.

FROM: AIR FORCES SUB COMMISSION, A. C., ROME
TO: AIR FORCES SUB COMMISSION, A. C., TARANTO
DATE: 4TH MAY, 1946.
REF.: AFSC/826/ENG.

REPAIR OF SEAPLANES.

Reference minute twelve (12) of the monthly conference held at H.Q. Air Forces Sub Commission, Rome on the 18th April, 1946.

2 It is not considered necessary to carry out major overhauls of seaplanes at the PIAGGIO Works near GENOA, as SAVOIA MARCHETTI at VERGIATE are capable of handling all the overhauls of seaplanes required for the Air-Sea Rescue service.

3. Further it is not desirable to have a number of small contracts with aircraft firms but to keep one firm busy on specialized work.

4. In view of the above remarks, it is not necessary for the Commanding Officer of the Taranto Detachment to inspect and report on the capabilities of the PIAGGIO Works near GENOA.

H. Thompson by air
H. THOMPSON WG/CDR.
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB COMMISSION.

68A1A

From:- Allied Liaison Section, Headquarters IICSA, Caserta, C.M.P.
To :- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.
Date:- 23rd August, 1945.
Ref :- IICSA/4200/ALS.

Reference is made to telephone conversation between Chief of Staff, IICSA and Air Vice-Marshal BOWEN on Friday, 17th August, and Group Captain REID and A.T.M. Brodie on 23rd August.

2. It is now confirmed that pending the promulgation of the future policy concerning the reconstruction and reassembly of Italian aircraft, that henceforth, if requests of this nature are received from the Italian Air Force they will first be referred to this Headquarters.

3. It is also confirmed that when these requests are forwarded to this Headquarters, they are to be accompanied by the recommendations of both yourself, and the Chief Commissioner.

X

A/DD
C.T.O.
S.E.O.
SIO

BK-SSO

27/8

McLaren Reid
a/c

(H. McLaren REID)
Group Captain,
Air Vice-Marshal,
Chief of Staff, RAF/MEDW.

for

Copy to : S.A.S.O.

68/6
8/6/45

1863