

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

785017

ACC

10000/135/124
(I)

10000/135/124
(I)

FLYING CONTROL, CORRESPONDENCE
SEPT. - NOV. 1946

Minute sheet from old 48/2/air

0304

M. 19.

A.S.O.

I think that Enclosure 19A sets out very clearly the procedure that Ciampino require the Italian stations at Centocelle and Urbe to adopt when conditions of low cloud exist and arrange control for descent through cloud as in force at Ciampino.

So far as I can see, copies of this have not been sent to the Italian stations concerned. You should therefore see that really accurate translations are made and then sent out to Urbe and Centocelle.

Two copies.

I think you should take them out yourself and send ~~copy~~ to the Air Ministry, whilst at the stations, to check up that the Command officers and crews are fully conversed with the procedure.

H. Thompson, W/Cdr,
C.F.O.

M2.

24th September, 1946.

Ref. M 19. This file was closed before action was taken on 91A.

M20 Ref. Old 48/2/air

27a 2B in the new 48/2 Air ref. In view of 2A I think it better to send G.H.M. Messing on the system before going to the airfields direct. When acknowledgment of my letter is received I hope to ascertain that all concerned are fully conversed in the procedure.

A.S.O.
24/9/46

0305

stations concerned. You should therefore see that really accurate translations are made and then sent out to Urbe and Centocelle.

Two copies.

I think you should take them out yourself and send ~~every~~ to the Air Ministry, whilst at the stations, to check up that the Command officers and crews are fully conversed with the procedure.

H. Thompson, Cdr.

H. THOMPSON, W/Cdr,
C.T.O.

M2.

24th September, 1946.

AIR 1. *Jul 25/49*

M20

Ref. Dtd 14/8/46

Ref M17. This file was closed before action was taken on 91A. 2Aa 2B in the new 148/4 A. refers. In view of 2A I think it better to avoid J.H.M. Whissey on the system before going to the airfield direct. When acknowledgement of my letter is received I hope to ascertain that all concerned are fully conversed in the procedure.

[Signature]

A.S.O.
24/9/46

AIR II

M20

Enclosure 11 is fairly comprehensive and follows
actual procedure. Please check for accuracy.

W. J. Gorman
29/110

Upon the closing of R.A.F. Station Hill it has been decided to issue the above Bulletin from this Headquarters and not R.A.F. Station, Hill as Units may have been previously informed.

It would be appreciated if in future signals, addressed to this Headquarters were originated on the 14th and 28th of each month, giving the following information about your airfield.

- (A) Fuel facilities (existing aircraft).
- (B) Servicing facilities (existing aircraft).
- (C) High flying facilities; type; availability; warning required, if any.
- (D) Airways; orientation, surface, length & breadth, serviceability; any feature worthy of remark in lay-out of terrain etc.
- (E) Notices of any work on airfield expected to be undertaken within two weeks, or of work in progress, or of work expected complete within two weeks.
- (F) Hours when airfield open.

For classification, the following example is given:

- (A) Available (B) Limited-not available multi-use a/c
- (C) Variable alt., Flarepath on request 2 hours after sunset 3 hrs. warning (D) 12/3 concrete 1500 x 50 yds. 12/30 1500 x 50 yds. not in use (E) Less track & side of field W/F complete 1 week (F) 0500-1600

Handwritten: 007 29/11 1597

Stamp: RECEIVED 11/11/57
 AIR FORCE HEADQUARTERS
 AIR STATION, HILL
 R.A.F.

REMARKS:

R.A.F. Station, Hill.
 233 WING.
 524 WING.
 No. 175 A.P. SQUADRON.
 A.A. SQUADRON.
 Capt. A.F.O. O'NEILL.

R.A.F. Station, Hill.
 233 WING.
 524 WING.
 No. 175 A.P. SQUADRON.
 A.A. SQUADRON.

11H
(t)

From : G. AIR MINISTRY
1st Division
2nd Section - Air traffic

Date : 22 October 1946

Ref. : 105020/C/3563

Subject: AIR TRAFFIC CONTROL - ROME AREA-

There is at Ciampino Airfield a centre of Air Traffic Control "Rome Control" operated by the U.S.A.A.F. to control regulate and direct movement of aircraft arriving, leaving or passing through Rome Area.

The area within a radius of 25 miles (40 Km.) from Ciampino Airfield is under Rome Control.

It is necessary to define some of the symbols adopted in the international terminologie, which will become of general use.

VFR = to indicate that visual flying ^{rules} sales have to be followed.

IFR = To indicate that blind flying rules have to be followed.

Allied aircraft using the Radio range, follow the general rules for Rome Air traffic, although adopting special rules while coming in.

Italian aircraft, which for the time being have to make use of the Italian radio electric service, will adhere to the following rules:

A.) Aircraft on departure from Rome.

1° The S.A.T.A. will communicate to the C.A.V. at Centocelle (Air traffic Control Office U.C.T.A.) the flight schedule one hour before the departure of the aircraft. This flight schedule which will have to be prepared accordingly to the form attached, will then be communicated directly to the "Rome Control" which in its turn might modify it according to the general situation of aircraft in the area.

2° Take off will take place within half hour (15 min. each way) of the time of departure as scheduled, or else the new time

There is at Ciampino Airfield a centre of Air Traffic Control "Rome Control" operated by the U.S.A.A.F. to control regulate and direct movement of aircraft arriving, leaving or passing through Rome Area.

The area within a radius of 25 miles (40 Km.) from Ciampino Airfield is under Rome Control.

It is necessary to define some of the symbols adopted in the international terminologie, which will become of general use.

VFR = to indicate that visual flying ^{rules} sales have to be followed.

IFR = To indicate that blind flying rules have to be followed.

Allied aircraft using the Radio range, follow the general rules for Rome Air traffic, although adopting special rules while coming in.

Italian aircraft, which for the time being have to make use of the Italian radio electric service, will adhere to the following rules:

A.) Aircraft on departure from Rome.

1° The S.A.T.A. will communicate to the C.A.V. at Centocelle (Air traffic Control Office U.C.T.A.) the flight schedule one hour before the departure of the aircraft. This flight schedule which will have to be prepared accordingly to the form attached, will then be communicated directly to "Rome Control" which in its turn might modify it according to the general situation of aircraft in the area.

2° Take off will take place within half hour (15 min. each way) of the time of departure as scheduled, or else the new time of departure will have to be reported.

3° No aircraft will be allowed to follow blind flying regulations I.F.R. if not authorised by Rome Control through Centocelle.

4° At 40 Km. from Rome, the aircraft will signal their position and height to Centocelle C.A.V. to be communicated to Rome Control.



B.) AIRCRAFT IN ARRIVAL

The S.A.T.A. at airfields of departure of aircraft bound for Rome will transmit to Centocelle C.A.V. the flight schedule and the actual time of departure (as per para A). These flight schedule will not be modified by Rome Control.

2) When at 120 Km. from Rome, the aircraft in arrival will transmit to C.A.V. ^{Centocelle} (on service 3 or 1) their height, route, position and indicate whether they are flying V.F.R. or I.F.R., "Rome Control" who will be immediately informed will give confirmation or not and the aircraft will modify accordingly the line of flight.

3) At 40 Km; from Rome, the aircraft will call C.A.V. Centocelle, and will receive confirmation to proceed on their course - confirmation given by "Rome Control".

4) Once authorised, the aircraft will:

- Under good weather conditions (VFR) proceed directly towards their own airfields and contact their own control Towers and follow the usual procedure.

- In case it is necessary to fly blind (I.F.R.) to pass below the clouds, the aircraft will contact the radio beacon of approach at Centocelle (I.K.C.) on the given wave length then fly towards that airfield until they make out the vertical of the airfield. They will then fly away for 10 min. at their navigation height per R.V. 1900, when the 10 min. have elapsed the aircraft will glide until below the lower level of the clouds.

Then and until the airfield of arrival is reached the aircraft will fly normally.

Authorisation to fly according to the above procedure, will be granted when weather conditions are as follow:

- Clouds not lower than 60 m. above ground level.
Visibility 1.500 m.

5) While approaching ^{the} airfield of arrival, the aircraft will not fly within a 5 Km. radius range from Ciampino Airfield, keeping a height of less than 400 m., and will not fly above the town.

will give confirmation or not and the aircraft will modify accordingly the line of flight.

3) At 40 Km; from Rome, the aircraft will call C.A.V. Centocelle, and will receive confirmation to proceed on their course - confirmation given by "Rome Control"-

4) Once authorised, the aircraft will:

- Under good weather conditions (VFR) proceed directly towards their own airfields and contact their own control Towers and follow the usual procedure.

- In case it is necessary to fly blind (I.F.R.) to pass below the clouds, the aircraft will contact the radio beacon of approach at Centocelle (I.K.O.) on the given wave length then fly towards that airfield until they make out the vertical of the airfield. They will then fly away for 10 min. at their navigation height per R.V. 190°, when the 10 min. have elapsed the aircraft will glide until below the lower level of the clouds.

Then and until the airfield of arrival is reached the aircraft will fly normally.

Authorisation to fly according to the above procedure, will be granted when weather conditions are as follow:

-Clouds not lower than 60 m. above ground level.
Visibility 1.500 m.

5) While approaching ^{the} airfield of arrival, the aircraft will not fly within a 5 Km. radius range from Ciampino Airfield, keeping a height of less than 400 m., and will not fly above the town.

6) The S.A.T.A. will always communicate the time of landing to "Rome Control" through the Centocelle Air Traffic Control Office,

C.) Various Regulations

1) With a view to reduce to a minimum the danger of collision "Rome Control" will be allowed to stop for given periods of time, I.F.R. traffic, whenever there ~~are~~ ^{is} news from aircraft due at specific times.

2)

2) When making out flight schedule, and during the flights, the following are the heights to be observed at the various magnetique routes:-

- between 0° and 89° - odd number of thousand of feet
(1,000 - 3,000 - 5,000 ...) or
odd multiples of 305 in meters.
- between 89° and 179° - odd number of thousand of feet
plus 500 (1,500 - 3,500 - 5,500...) or
or odd multiple of 305 plus 150
in meters.
- between 189° and 269° - even number of thousand of feet
(2,000 - 4,000 - 6,000...) or
even multiple of 305 in meters.
- between 270° and 359° - even number of thousand of feet
plus 500 (2,500 - 4,500 - 6,500...) or
or even multiple of 305 plus 250
in meters.

3) Whenever owing to weather conditions or other, the aircraft modifies its scheduled flying height, this new height should be chosen in accordance with the rules set in the preceding paragraph.

Such a variation of height will be communicated to the responsible C.A.V. which in its turn will inform Centocelle C.A.V. (U.C.T.A.)

4) Aircraft arriving from any direction, upon entering the area controlled by Centocelle C.A.V. will report their transit through Rome Area, by transmitting their position, height, speed, route and wether or not flying blind (I.P.R.). Eventually and according to the Air traffic in Rome Area, modifications might be ordered.

The regulations as set above will come in force as from November 1st 1946.

All responsible commands and Units will take the necessary action in order that the flying personnel under their command, and particularly the S.A.T.A. be informed of the above rules.

Unità Aerea will issue detailed orders so that flying

- between 1890 and 2690 - even number of thousand of feet (2,000 - 4,000 - 6,000...) or even multiple of 305 in meters.
- between 2700 and 3590 - even number of thousand of feet plus 500 (2,500 - 4,500 - 6,500...) or even multiple of 305 plus 250 in meters.

3) Whenever owing to weather conditions or other, the aircraft modifies its scheduled flying height, this new height should be chosen in accordance with the rules set in the preceding paragraph.

Such a variation of height will be communicated to the responsible C.A.V. which in its turn will inform Centocelle C.A.V. (U.C.T.A.).

4) Aircraft arriving from any direction, upon entering the area controlled by Centocelle C.A.V. will report their transit through Rome Area, by transmitting their position, height, speed, route and weather or not flying blind (I.F.R.). Eventually and according to the Air traffic in Rome Area, modifications might be ordered.

The regulations as set above will come in force as from November 1st 1946.

All responsible commands and units will take the necessary action in order that the flying personnel under their command, and particularly the S.A.T.A. be informed of the above rules.

Unità Aerea will issue detailed orders so that flying personnel carry out, during training and operational flights, a given number of exercises applying the rules set above, even during good weather conditions, to train crews under its jurisdiction.

The Inspectorate of Telecommunication to whom we remind the instructions sent by our office in letter 105163/C, on the 5th October, will take the necessary action as regards the execution of the above regulations, and the amendments and additions to be brought to the publications in use.

THE HEAD OF GENERAL STAFF

0313

- 4 -

TO: AFSC- A.O. Copy to : APPROACH CONTROL - CIAMPINO
" " " MINISTER'S CABINET - ROME *B*

With reference to letter AFSC/40/AIR dated 21st September 1946, please find here attached, rules and regulations regarding the control of the Air Traffic on airfields in Rome Area as agreed upon by the undersigned and the Allied Representatives.

(Ten. Col. A.A.F.n. Pilot MARIO CORSINI)

Translated by Sgt. F. KYAN

OK

2 File

0316

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/MND No.

785017

Areas agreed upon by (Ten. Col. A.A.R.N. Pilot MARIO CORSINI)

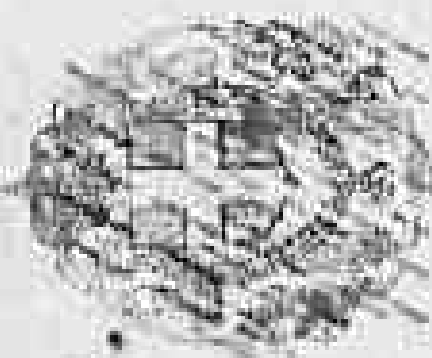
tatives.

Translated by Sgt. F. KVAN

1399

Mod 122

Ro/5a.



19 A

Stato Maggiore R. Aeronautica MILITARE

Al COMANDO UNITA' AEREA

1° REPARTO

2° Sezione Assist. Traffico Aereo

BARIA

Ind. 105020/c 3503 Coll.

Disposta al p. N. 11

OGGETTO Controllo del traffico Aereo nella zona di Roma.

- AL MINISTERO DELL'AERON. ISPEZIONE TELECOMUNICAZ. * S E D E *
- ALLA DIREZIONE GENERALE AVIAZIONE CIVILE * S E D E *
- A TUTTI I COMANDI DI ZONA E DI AERONAUTICA * LORO SEDE *
- AL COMANDO MAGGIORAMENTO R.F. * GUIDONIA *
- AL COMANDO STORMO "R." * CENTOCESILIA *
- AL COMANDO STORMO NOTTURNO * GUIDONIA *
- AL COMANDO STORMO BALTIMORE * U R P E *

Fresso l'aeroporto di Ciampino è in funzione a cura delle Forze Aeree degli U.S.A. un Centro Controllo Traffico Aereo ("Home Control") il quale ha il compito di controllare, disciplinare e dirigere tutto il movimento degli aerei in arrivo, in partenza e in transito nella zona di Roma.

La zona di Controllo di Roma è costituita dallo spazio di aria compreso entro un raggio di 25 miglia (40 Km.) dallo aeroporto di Ciampino.

Prima di iniziare la trattazione del presente argomento si ritiene necessario indicare il significato di alcuni simboli usati nella terminologia internazionale e che, per uniformità, dovranno entrare nell'uso comune:

VFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo osservato;

IFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo strumentale.

Gli aerei alleati si attengono alle norme generali che disciplinano il traffico nella zona di Roma, però adottano, nella fase di avvicinamento, procedure particolari in quanto si avvalgono di speciali sistemi di radioguida (Radio range).

Gli aerei italiani che, per ora, debbono appoggiarsi alla

105020 / C. 3503 Coll.

Disposto al p. N. 11

Oggetto: Controllo del traffico Aereo nella zona di Roma.

- AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA, INTERVENTO TELECOMUNICAZ. = B E D E =
- ALLA DIREZIONE GENERALE AVIAZIONE CIVILE = S E D E =
- A TUTTI I COMANDI DI ZONA E DI AERONAUTICA = LORO SEDI =
- AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO B.F. = GUIDONIA =
- AL COMANDO STORMO "T." = CENTOCCELLE =
- AL COMANDO STORMO NOTTURNO = GUIDONIA =
- AL COMANDO STORMO BALISTICO = U R B E =

Presso l'Aeroporto di Ciampino è in funzione a cura delle Forze Aeree degli U.S.A. un Centro Controllo Traffico Aereo ("Roma Control") il quale ha il compito di controllare, disciplinare e dirigere tutto il movimento degli aerei in arrivo, in partenza e in transito nella zona di Roma.

La zona di Controllo di Roma è costituita dallo spazio di aria compresa entro un raggio di 25 miglia (40 Km.) dello Aeroporto di Ciampino.

Prima di iniziare la trattazione del presente argomento si ritiene necessario indicare il significato di alcuni simboli usati nella terminologia internazionale e che, per uniformità, dovranno entrare nell'uso comune:

VFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo osservato;

IFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo strumentale.

Gli aerei allestiti si attengono alle norme generali che disciplinano il traffico nella zona di Roma, però adottano, nella fase di avvicinamento, procedure particolari in quanto si avvalgono di speciali sistemi di radioguida (Radio range).

Gli aerei italiani che, per ora, debbono appoggiarsi alla rete radioelettrica italiana, dovranno adottare i seguenti procedimenti:

1.) Aerei in partenza da Roma.

1398

- 1) Un'ora prima della partenza del velivolo, il S.A.T.A. deve comunicare alla C.A.V. di Centocelle (Ufficio Controllo Traffico Aereo UCTA) il progetto di volo.

./.

Detto progetto, che dovrà essere compilato secondo il traccia del modello allegato, si ha quindi comunicato per filo diretto a "Rome Control" il quale, in relazione alla situazione generale del movimento degli aerei nella zona, avrà facoltà di modificare alcuni elementi del progetto stesso.

2) La partenza dovrà avvenire entro 15 minuti prima o 15 minuti dopo dell'ora prevista dal progetto di volo, in caso contrario dovrà essere comunicata la nuova ora di partenza.

3) Nessun aeroplano potrà volare seguendo le norme del volo strumentale (I.F.N.) se non dopo aver ricevuto autorizzazione dal "Rome Control", sempre tramite Centocelle.

4) A 40 Km. da Roma gli aerei seguiranno alle C.A.V. di Centocelle posizione e quota; anche detta comunicazione dovrà essere inoltrata al "Rome Control".

B.) Aerei in arrivo.

1) Per gli aerei in partenza dagli altri aeroporti e diretti a Roma, dovrà essere inoltrato alla C.A.V. di Centocelle il progetto di volo e l'ora di effettiva partenza secondo il precedente paragrafo A).

I progetti di volo compilati dagli altri aeroporti non subiscono modificazioni da parte del "Rome Control".

2) Quando si troveranno a circa 10 Km. da Roma, gli aerei in arrivo chiameranno la C.A.V. di Centocelle (servizio oppure 1) indicando quota, rotta, posizione e se il volo si svolge VFR oppure IFR. "Rome Control", al quale dovrà essere data immediata comunicazione di tale notizia, darà conferma se l'aereo potrà proseguire o, se del caso, modificherà i dati di volo.

3) A 40 Km. da Roma gli aerei dovranno chiamare la C.A.V. di Centocelle e ricevere conferma per il proseguimento della rotta; tale conferma verrà data da "Rome Control".

4) Ottenuta conferma per la prosecuzione del volo gli aerei:

- nel caso di buone condizioni meteorologiche (VFR) potranno dirigere direttamente verso i propri aeroporti ed entrare in contatto con le rispettive Torri di Controllo usando la procedura in vigore;

- nel caso invece in cui sia necessario adottare le regole del volo strumentale (IFR) per passare sotto le nubi, gli aerei entreranno in contatto sulla frequenza di Mc/s con il radiogonometro di avvicinamento di Centocelle (IKO) e dirigeranno su tale aeroporto fino ad individuare la verticale del campo.

Da tale momento gli aerei si allontaneranno per dieci minuti, sempre alla quota prescritta di navigazione,

minuti dopo dell'ora prevista del progetto di volo, in caso contrario dovrà essere comunicata la nuova ora di partenza.

3) Nessun aeroplano potrà volare seguendo le norme del volo strumentale (I.R.N.) se non dopo aver ricevuto autorizzazione dal "Rome Control", sempre tramite Centocelle.

4) A 40 Km. da Roma gli aerei segnalavano alla C.A.V. di Centocelle posizione e quota; anche detta comunicazione dovrà essere inoltrata al "Rome Control".

B.) Aerei in arrivo.

1) Per gli aerei in partenza dagli altri aeroporti e diretti a Roma, dovrà essere inoltrato alla C.A.V. di Centocelle il progetto di volo e l'ora di effettiva partenza secondo il precedente paragrafo A).

I progetti di volo compilati dagli altri aeroporti non subiscono modificazioni da parte del "Rome Control".

2) Quando si troveranno a circa 100 Km. da Roma, gli aerei in arrivo chiameranno la C.A.V. di Centocelle (servizio 3 oppure 1) indicando quota, rotta, posizione e se il volo si svolge VFR oppure IFR. "Rome Control", al quale dovrà essere data immediata comunicazione di tale notizia, darà conferma se l'aereo potrà proseguire o, se del caso, modificherà i dati di volo.

3) A 40 Km. da Roma gli aerei dovranno chiamare la C.A.V. di Centocelle e ricevere conferma per il proseguimento della rotta; tale conferma verrà data da "Rome Control".

4) Ottenuta conferma per la prosecuzione del volo gli aerei:

- nel caso di buone condizioni meteorologiche (VFR) potranno dirigere direttamente verso i propri aeroporti ed entrare in contatto con le rispettive Torri di Controllo usando la procedura in vigore;

- nel caso invece in cui sia necessaria adottare le regole del volo strumentale (VFR) per passare sotto le nubi, gli aerei entreranno in contatto sulle frequenze di Mc/s con il radiogoniometro di avvicinamento di Centocelle (VFR) e dirigeranno su tale aeroporto fino ad individuare la verticale del campo.

Da tale momento gli aerei si allontaneranno per dieci minuti, sempre alla quota prescritta di navigazione, per IV 1500; trascorsi i dieci minuti di tempo gli aerei planeranno fino a raggiungere il livello inferiore delle nubi.

Da tale momento la navigazione proseguirà a vista, e gli aerei potranno dirigersi verso i rispettivi aeroporti.

./.

- 3 -

L'autorizzazione ad applicare la suddetta procedura sarà concessa qualora la situazione meteorologica nella zona si trovi nelle seguenti condizioni limite:

- quota inferiore delle nubi a 60 m. dal livello del terreno;
- visibilità orizzontale 1500 metri.

5) Nella fase di avvicinamento all'aeroporto di arrivo gli aerei dovranno evitare il sorvolo della zona circostante l'aeroporto di Ciampino, per un raggio di 5 km., mantenendo la quota al di sotto di 400 m. ed evitando oltre al il sorvolo della città.

6) I S.A.T.A. dovranno sempre comunicare a "Rome Control", attraverso l'Ufficio Traffico Aereo di Centocelle, l'ora dell'atterraggio.

C) Norme Veeie.

1) Allo scopo di ridurre al minimo i pericoli di collisione "Rome Control" avrà facoltà di interrompere per determinati periodi di tempo il traffico in IPR, allorché mancherà notizia di aerei dei quali era previsto l'arrivo in ore determinate.

2) Nella compilazione dei progetti di volo e durante lo svolgimento dei voli stessi, le quote da tenere nelle varie rotte magnetiche sono le seguenti:

da 0° a 89° - numero dispari di migliaia di piedi (1000 - 3.000 - 5.000 - ecc.) oppure multiplo dispari di 305 metri.

da 90° a 179° - numero dispari di migliaia di piedi più 500 (1.500 - 3.500 - 5.500 - ecc.) oppure multiplo dispari di 305 m. più 150 metri.

da 180° a 269° - numero pari di migliaia di piedi (2.000 - 4.000 - 6.000 - ecc.) oppure multiplo pari di 305 metri.

da 270° a 359° - numero pari di migliaia di piedi più 500 (2.500 - 4.500 - 6.500 - ecc.) oppure multiplo pari di 305 metri più 150 metri.

3) Qualora nello svolgimento del volo, per ragioni meteorologiche o di altro genere, all'aereo convenga mutare la quota prevista, dovrà essere scelta una quota consentita dalle regole di cui al precedente paragrafo riferita al quadrante nel quale l'aereo naviga. Tale variazione di quota dovrà essere comunicata alla C.A.V. di giurisdizione, che a sua volta, la ripeterà alla C.A.V. di Centocelle (UETA).

4) I velivoli provenienti da qualsiasi direzione, che entrano nella zona di giurisdizione della C.A.V. di Centocelle, dovranno segnalare il loro transito.

terrono

- visibilità orizzontale 1500 metri.

5) Nella fase di avvicinamento all'aeroporto di arrivo gli aerei dovranno evitare il sorvolo della zona circostante l'aeroporto di Ciampino, per un raggio di 5 km., mantenendo la quota al di sotto di 400 m. ed evitando altresì il sorvolo della città.

6) I C.A.V. dovranno sempre comunicare a "Rome Control", attraverso l'Ufficio Traffico Aereo di Centocelle, l'ora dell'atterraggio.

C) Norme Varie.

1) Allo scopo di ridurre al minimo i pericoli di collisione "Rome Control" avrà facoltà di interrompere per determinati periodi di tempo il traffico in IPR, allorché mancherà notizia di aerei dei quali era previsto l'arrivo in ore determinate.

2) Nella compilazione dei progetti di volo e durante lo svolgimento dei voli stessi, le quote da tenersi nelle varie rotte magnetiche sono le seguenti:

da 0° a 89° - numero dispari di migliaia di piedi (1000 - 3.000 - 5.000 - ecc.) oppure multiplo dispari di 105 metri.

da 90° a 179° - numero dispari di migliaia di piedi più 500 (1.500 - 3.500 - 5.500 - ecc.) oppure multiplo dispari di 105 m. più 150 metri.

da 180° a 269° - numero pari di migliaia di piedi (2.000 - 4.000 - 6.000 - ecc.) oppure multiplo pari di 105 metri.

da 270° a 359° - numero pari di migliaia di piedi più 500 (2.500 - 4.500 - 6.500 - ecc.) oppure multiplo pari di 105 metri più 150 metri.

3) Qualora nello svolgimento del volo, per ragioni meteorologiche o di altro genere, all'aereo converga notare la quota prevista, dovrà essere scelta una quota consentita dalle regole di cui al precedente paragrafo riferita al quadrante nel quale l'aereoaviga. Tale variazione di quota dovrà essere comunicata alla C.A.V. di giurisdizione, che a sua volta, la ripeterà alla C.A.V. di Centocelle (UETA).

4) I velivoli provenienti da qualsiasi direzione, che entrano nella zona di giurisdizione della C.A.V. di Centocelle, dovranno segnalare il loro transito attraverso la zona di Roma indicando posizione, quota, velocità, rotta e se in volo strumentale (IPR).

I detti velivoli potranno essere ordinate eventuali modificazioni, in relazione al movimento aereo nella zona di Roma.

Le disposizioni di cui sopra entreranno in vigore con il 1° novembre p.v..

Gli Enti e Comandi in indirizzo dovranno provvedere a che tutto il personale di volo dipendente, ed in particolare i S.A.T.A., siano informati delle norme suddette.

Il Comando Unità Aerea dovrà impartire disposizioni di dettaglio affinché il personale di volo dipendente svolga, in occasione di voli addestrativi e di missioni, un determinato numero di esercitazioni applicando le norme esposte anche in condizioni meteorologiche buone in modo da dare la necessaria istruzione ai propri equipaggi.

L'Ispettorato delle Telecomunicazioni, cui si remettono le disposizioni emanate dallo scrivente con il foglio n. 105163/C. del 5 ottobre u.s., dovrà provvedere ad impartire disposizioni di dettaglio circa l'esecuzione di quanto precede ed apportare le opportune aggiunte e varianti alle pubblicazioni in vigore.

P/to IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Gen. Brigant.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

1° REPARTO

2ª Sezione Area, Traffico Aereo

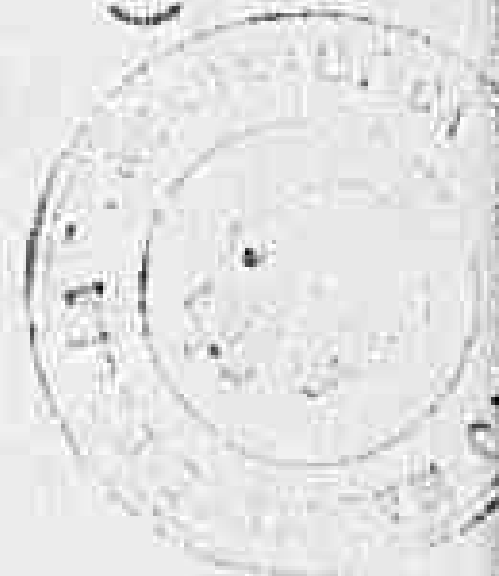
ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION A.C.,

= R O M A =

ALL'APPROACH CONTROL = CIAMPINO =

e p.c. AL GABINETTO DEL MINISTRO = SEDE =

In riferimento al foglio AFSC/48/AIR del 21/9/1946 si trasmettono, in al legato le norme concordate tra lo scrivente ed i rappresentanti alleati circa il controllo del traffico aereo sugli aeroporti della zona di Roma.



IL CAPO DEL 1° REPARTO
(Ten.Col.A.A.r.n. Pilota Mario CONSINI)

Mario

Gli atti e documenti in indirizzo dovranno provvedere a che tutto il personale di volo dipendente, ed in particolare i S.A.N.A. siano informati delle norme suddette.

Il Comando Unità Aerea dovrà impartire disposizioni al dettaglio affinché il personale di volo dipendente svolga, in occasione di voli addestrativi e di missioni, un determinato numero di esercitazioni applicando le norme suddette anche in condizioni meteorologiche buone in modo da dare la necessaria istruzione ai propri equipaggi.

L'Ispektorato delle Telecomunicazioni, cui si remettono le disposizioni emanate dallo scrivente con il foglio n. 105161/C. del 5 ottobre u.s., dovrà provvedere ad impartire disposizioni di dettaglio circa l'esecuzione di quanto precede ed apportare le opportune aggiunte e varianti alle pubblicazioni in vigore.

R/to IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Gen. Benjant.

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

1° REPARTO

2a Sezione Aviaz. Italiano Aereo

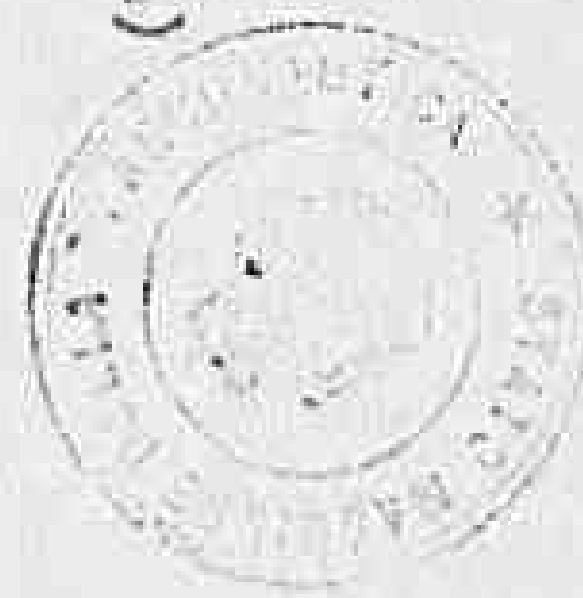
ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION A.C.,

= R O M A =

ALL'APPROACH CONTROL = CIAMPINO =

e p.c. AL GABINETTO DEL MINISTRO = SEDE =

In riferimento al foglio AFSC/48/AIR del 21/9/1946 si trasmettono, in allegato le norme concordate tra lo scrivente ed i rappresentanti alleati circa il controllo del traffico aereo sugli aeroporti della zona di Roma.



IL CAPO DEL 1° REPARTO
(Ten.Col.A.A.r.n. Pilota Mario CORSINI)

Mario Corsini

PROGETTO DI VOLO

11B

-4-
RICEVUTO DA

TRASMESSO DA

N° PROGRESSIVO DEL
VOLO

NOMINATIVO R.T.

TIPO DEL VELIVOLO

NOME DEL PILOTA

AEROPORTO DI PAR
TENZA

DESTINAZIONE

VELOCITA' CROCIERA

FREQUENZA R.T.F.

ORA STABILITA PER
LA PARTENZA (PTO)ORA EFFETTIVA DI
PARTENZA (A.T.D.)

ORA PRESCRITTA DI ARRIVO (E.T.A)

RIFORNIMENTO CARBURANTE

AEROPORTO DI DIVERSIONE

NOTE

ARRIVO

NOMINATIVO R.T.

TIPO DEL VELIVOLO

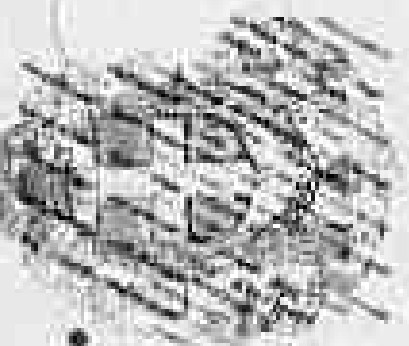
AEROPORTO DI PARTENZA

ORA DI ARRIVO

AEROPORTO DI ARRIVO

NOTE

Ro/Se.



2201 10 1

Stato Maggiore Aeronautica MILITARE

COMANDO UNITA' AEREA

1° REPARTO

2° Sezione Assist. Traffico Aereo

B A R I

105020/c 2563 C.C.

Proposta al P.S.V.

Oggetto: Controllo del traffico Aereo nella zona di Roma.

- AL MINISTERO DELL'AERON. ISPELTOHATO TELECOMUNICAZ.
- ALLA DIREZIONE GENERALE AVIAZIONE CIVILE
- A TUTTI I COMANDI DI ZONA E DI AERONAUTICA
- AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO B.T.
- AL COMANDO STORMO "T."
- AL COMANDO STORMO NOTTURNO
- AL COMANDO STORMO BALTIMORE
- S E D E
- S E D E
- LORO SEDI
- GUIDONIA
- CENTOCCELLE
- GUIDONIA
- U R B E

Presso l'aeroporto di Ciampino è in funzione e cura delle Forze Aeree degli U.S.A. un Centro Controllo Traffico Aereo ("Roma Control") il quale ha il compito di controllare, disciplinare e dirigere tutto il movimento degli aerei in arrivo, in partenza e in transito nelle zone di Roma.

La zona di Controllo di Roma è costituita dallo spazio di aria compreso entro un raggio di 25 miglia (40 Km.) dallo aeroporto di Ciampino.

Prima di iniziare la trattazione del presente argomento si ritiene necessario indicare il significato di alcuni simboli usati nella terminologia internazionale e che, per uniformità, dovranno entrare nell'uso comune:

VFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo osservato;

IFR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo strumentale.

Gli aerei alleati si attengono alle norme generali che disciplinano il traffico nella zona di Roma, però adottano, nella fase di avvicinamento, procedure particolari in quanto si avvalgono di speciali sistemi di radioguida (Radio range).

Gli aerei italiani che, però ora, debbono appoggiarsi alla re

2^a Sezione Assiat. Traffico Aereo

BEARE

Resposta al P. N.º

1000

105020/c

Oggetto controllo del traffico aereo nella zona di Roma.

- AL MINISTERO DELL'AERON. ISPEZIONE TELECOMUNICAZ.
 - ALLA DIREZIONE GENERALE AVIAZIONE CIVILE
 - A TUTTI I COMANDI DI ZONA E DI AERONAUTICA
 - AL COMANDO RAGGRUPPAMENTO B.F.
 - AL COMANDO STORNO " " T. " "
 - AL COMANDO STORNO NOTTURNO
 - AL COMANDO STORNO BATTIONE

Presso l'Aeroporto di Ciampino è in funzione a cura delle Forze Aeree degli U.S.A. un Centro Controllo Traffico Aereo ("Rome Control") il quale ha il compito di controllare, disciplinare e dirigere tutto il movimento degli aerei in arrivo, in partenza e in transito nella zona di Roma. —

La zona di Controllo di Roma è costituita dallo spazio di aria compreso entro un raggio di 25 miglia (40 Km.) dello Aeroporto di Ciampino.-

Prima di iniziare la trattazione del presente argomento si ritiene necessario indicare il significato di alcuni simboli usati nella terminologia internazionale e che, per uniformità, dovranno entrare nell'uso comune:

VTH = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo osservato;

IRR = simbolo usato per indicare che devono essere applicate le norme per il volo strumentale.

Gli aerei alleati si attengono alle norme generali che disciplinano il traffico nella zona di Roma, però adottano, nella fase di avvicinamento, procedure particolari in quanto si avvalgono di speciali sistemi di radioguida (Radio range).

Gli aerei italiani che, per ora, debbono appoggiarsi alla rete radioelettrica italiana, dovranno adottare i seguenti procedimenti:

11.) Aerei in partenza da Roma.

- 1) Un'ora prima della partenza del velivolo, il ~~13~~¹⁴ ~~1944~~¹⁹⁴⁵ A. deve comunicare alla C.A.V. di Centocelle (Ufficio Controllo Traffico Aereo UCTA-) il progetto di volo.

—

- 2 -

Detto progetto, che dovrà essere compilato secondo il tracciato del modello allegato, sarà quindi comunicato per filo diretto a "Rome Control" il quale, in relazione alla situazione generale del movimento degli aerei nella zona, avrà facoltà di modificare alcuni elementi del progetto stesso.

2) La partenza dovrà avvenire entro 15 minuti prima o 15 minuti dopo dell'ora prevista dal progetto di volo, in caso contrario dovrà essere comunicata la nuova ora di partenza.

3) Nessun aeroplano potrà volare seguendo le norme del volo strumentale (I.F.R.) se non dopo aver ricevuto autorizzazione dal "Rome Control", sempre tramite Centocelle.

4) A 40 Km. da Roma gli aerei segnaleranno alla C.A.V. di Centocelle posizione e quota; anche detta comunicazione dovrà essere inoltrata al "Rome Control".

B.) Aerei in arrivo.

1) Per gli aerei in partenza dagli altri aeroporti e diretti a Roma, dovrà essere inoltrato alla C.A.V. di Centocelle il progetto di volo e l'ora di effettiva partenza secondo il precedente paragrafo A).

I progetti di volo compilati dagli altri aeroporti non subiscono modificazioni da parte del "Rome Control".

2) Quando si troveranno a circa 120 Km. da Roma, gli aerei in arrivo chiameranno la C.A.V. di Centocelle (servizio oppure 1) indicando quota, rotta, posizione e se il volo si svolge VFR oppure IFR. "Rome Control", al quale dovrà essere data immediata comunicazione di tale notizia, darà conferma se l'aereo potrà proseguire o, se del caso, modificherà i dati di volo.

3) A 40 Km. da Roma gli aerei dovranno chiamare la C.A.V. di Centocelle e ricevere conferma per il proseguimento della rotta; tale conferma verrà data da "Rome Control".

4) Ottenuta conferma per la prosecuzione del volo gli aerei:

- nel caso di buone condizioni meteorologiche (VFR) potranno dirigere direttamente verso i propri aeroporti ed entrare in contatto con le rispettive Torri di Controllo usando la procedura in vigore;

- nel caso invece in cui sia necessaria adottare le regole del volo strumentale (IFR) per passare sotto le nubi, gli aerei entreranno in contatto sulle frequenze di Kc/s con il radiogonionometro di avvicinamento di Centocelle (IKC) e dirigeranno su tale aeroporto fino ad individuare la verticale del campo.

- 2) La partenza dovrà avvenire entro 15 minuti prima o 15 minuti dopo dell'ora prevista dal progetto di volo, in caso contrario dovrà essere comunicata la nuova ora di partenza.
- 3) Nessun aeroplano potrà volare seguendo le norme del volo strumentale (I.F.R.) se non dopo aver ricevuto autorizzazione del "Rome Control", sempre tramite Centocelle.
- 4) A 40 Km. da Roma gli aerei segneranno alla C.A.V. di Centocelle posizione e quota; anche detta comunicazione dovrà essere inoltrata al "Rome Control".

B.) Aerei in arrivo.

- 1) Per gli aerei in partenza degli altri aeroporti e diretti a Roma, dovrà essere inoltrato alla C.A.V. di Centocelle il progetto di volo e l'ora di effettiva partenza secondo il precedente paragrafo A).
- I progetti di volo compilati degli altri aeroporti non subiscono modificazioni da parte del "Rome Control".
- 2) Quando si troveranno a circa 120 Km. da Roma, gli aerei in arrivo chiameranno la C.A.V. di Centocelle (servizio oppure 1) indicando quota, rotta, posizione e se il volo si svolge VFR oppure IFR. "Rome Control", al quale dovrà essere data immediata comunicazione di tale notizia, darà conferma se l'aereo potrà proseguire o, se del caso, modificherà i dati di volo.
- 3) A 40 Km. da Roma gli aerei dovranno chiamare la C.A.V. di Centocelle e ricevere conferma per il proseguimento della rotta; tale conferma verrà data da "Rome Control".
- 4) Ottenute conferma per la prosecuzione del volo gli aerei:
 - nel caso di buone condizioni meteorologiche (VFR) potranno dirigere direttamente verso i propri aeroporti ed entrare in contatto con le rispettive Torri di Controllo usando la procedura in vigore;
 - nel caso invece in cui sia necessaria adottare le regole del volo strumentale (IFR) per passare sotto le nubi, gli aerei entreranno in contatto sulla frequenza di Kc/s con il radiogonometro di avvicinamento di Centocelle (IKO) e dirigeranno su tale aeroporto fino ad individuare la verticale del campo.
- Da tale momento gli aerei si allonteneranno per dieci minuti, sempre alla quota prescritta di navigazione, per IV 190°; trascorsi i dieci minuti di tempo gli aerei planeranno fino a raggiungere il livello inferiore delle nubi.
- Da tale momento la navigazione proseguirà a vista, e gli aerei potranno dirigersi verso i rispettivi aeroporti.

L'autorizzazione ad applicare la suddetta procedura sarà concessa qualora la situazione meteorologica nella zona si trovi nelle seguenti condizioni limite:

- quota inferiore delle nubi a 50 m. dal livello del terreno;
- visibilità orizzontale 1500 metri.

5) Nella fase di avvicinamento all'aeroporto di arrivo gli aerei dovranno evitare il sorvolo della zona circostante l'aeroporto di Ciampino, per un raggio di 5 km., mantenendo la quota al di sotto di 400 m. ed evitando altre sì il sorvolo della città.

6) I S.A.T.A. dovranno sempre comunicare a "Rome Control", attraverso l'Ufficio Traffico Aereo di Centocelle, l'ora dell'atterraggio.

c) Norme Varie.

1) Allo scopo di ridurre al minimo i pericoli di collisione "Rome Control" avrà facoltà di interrompere per determinati periodi di tempo il traffico in IFR, allorché man- chino notizie di aerei dei quali era previsto l'arrivo in ore determinate.

2) Nella compilazione dei progetti di volo e durante lo svol- gimento dei voli stessi, le quote da tenersi nelle varie rotte magnetiche sono le seguenti:

- da 0° a 89° - numero dispari di migliaia di piedi (1000 - 3.000 - 5.000 - ecc.) oppure multiplo dispa- ri di 305 metri.
- da 90° a 179° - numero dispari di migliaia di piedi più 500 (1.500 - 3.500 - 5.500 - ecc.) oppure multiplo dispari di 305 m. più 150 metri.
- da 180° a 269° - numero pari di migliaia di piedi (2.000 - 4.000 - 6.000 - ecc.) oppure multiplo pa- ri di 305 metri.
- da 270° a 359° - numero pari di migliaia di piedi più 500 (2.500 - 4.500 - 6.500 - ecc.) oppure mul- tiplo pari di 305 metri più 250 metri.

3) Qualora nello svolgimento del volo, per ragioni meteorolo- giche o di altro genere, all'aereo convenga mutare la quo- ta prevista, dovrà essere scelta una quota consentita dal- le regole di cui al precedente paragrafo riferita al que- drante nel quale l'aereo naviga. Tale variazione di quota dovrà essere comunicata alla C.A.V. di Giurisdizione, che a sua volta, la ripeterà alla C.A.V. di Centocelle (NOTA).

4) I velivoli provenienti da qualsiasi direzione, che entrano nella zona di Giurisdizione della C.A.V. di Centocelle, do- vranno segnalare il loro transito attraverso la zona di Ro-

- visibilità orizzontale 1500 metri.

5) Nella fase di avvicinamento all'aeroporto di arrivo gli aerei dovranno evitare il sorvolo della zona circostante l'aeroporto di Ciampino, per un raggio di 5 km., mantenendo la quota al di sotto di 400 m. ed evitando oltre al il sorvolo della città.

6) I S.A.I.A. dovranno sempre comunicare a "Rome Control", attraverso l'Ufficio Traffico Aereo di Centocelle, l'ora dell'atterraggio.

C) Norme Varie.

1) Allo scopo di ridurre al minimo i pericoli di collisione "Rome Control" avrà facoltà di interrompere per determinati periodi di tempo il traffico in IFR, allorché mancherà notizia di aerei dei quali era previsto l'arrivo in ore determinate.

2) Nella compilazione dei progetti di volo e durante lo svolgimento dei voli stessi, le quote da tenersi nelle varie rotte magnetiche sono le seguenti:

da 0° a 89° - numero dispari di migliaia di piedi (1000-3.000 - 5.000 - ecc.) oppure multiplo dispari di 305 metri.

da 90° a 179° - numero dispari di migliaia di piedi più 500 (1.500 - 3.500 - 5.500 - ecc.) oppure multiplo dispari di 305 m. più 150 metri.

da 180° a 269° - numero pari di migliaia di piedi (2.000 - 4.000 - 6.000 - ecc.) oppure multiplo pari di 305 metri.

da 270° a 359° - numero pari di migliaia di piedi più 500 (2.500 - 4.500 - 6.500 - ecc.) oppure multiplo pari di 305 metri più 250 metri.

3) Qualora nello svolgimento del volo, per ragioni meteorologiche o di altro genere, all'aereo convenga mutare la quota prevista, dovrà essere scelta una quota consentita dalle regole di cui al precedente paragrafo riferita al quadrante nel quale l'aereo naviga. Tale variazione di quota dovrà essere comunicata alla S.A.V. di giurisdizione, che a sua volta, la ripeterà alla C.A.V. di Centocelle (UOTA).

4) I velivoli provenienti da qualsiasi direzione, che entrano nella zona di giurisdizione della C.A.V. di Centocelle, dovranno segnalare il loro transito attraverso la zona di Roma indicando posizione, quota, velocità, rotta e se in volo strumentale (IFR).

A detti velivoli potranno essere ordinate eventuali modificazioni, in relazione al movimento aereo nella zona di Roma.

Le disposizioni di cui sopra entreranno in vigore con il 1° novembre p.v."

Gli Enti e Comandi in indirizzo dovranno provvedere a che tutto il personale di volo dipendente, ed in particolare i S.A.T.A. siano informati delle norme suddette.

Il Comando Unità Aerea dovrà impartire disposizioni di dettaglio, affinché il personale di volo dipendente svolga, in occasione di voli addestrativi e di missioni, un determinato numero di esercitazioni applicando le norme suddette anche in condizioni meteorologiche buone in modo da dare la necessaria istruzione ai propri equipaggi.

L'Ispettorato delle Telecomunicazioni, cui si rammenta le disposizioni emanate dallo scrivente con il foglio n. 105163/C. del 5 ottobre u.s., dovrà provvedere ad impartire disposizioni di dettaglio circa l'esecuzione di quanto precede ed approntare le opportune aggiunte e varianti alle pubblicazioni in vigore."

T/to IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Gen. Bisanti

ALL' AIR FORCES SUB COMMISSION A.C.

= R.O.M.A. =

ALL' APPROACH CONTROL = CIAMPINO =

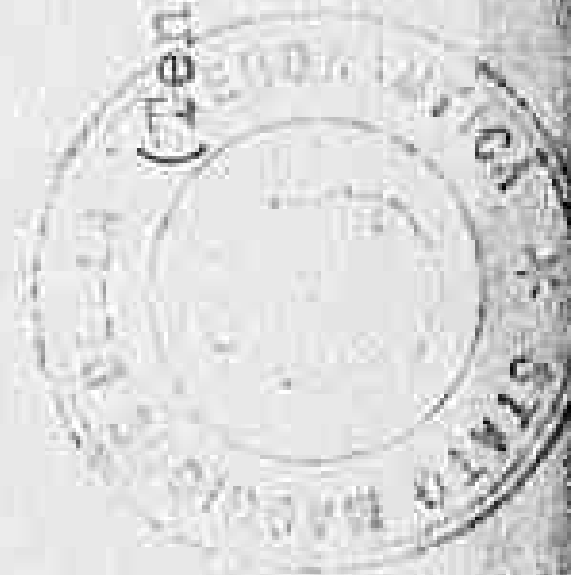
e p.c. AL CABINETTO DEL MINISTERO = SEDE =

STATO MAGGIORE
3° REPARTO

SP. Scissione Aerea. Tralupo A. 1942

In riferimento al foglio AFSC/48/AIR del 21/9/1946 si trasmettono, in allegato le norme concordate tra lo scrivente ed i rappresentanti alleati circa il controllo del traffico aereo sugli aeroporti delle zone di Roma.

IL CAPO DEL 1° REPARTO
(Ten. Col. A.A.T.n. Pilota Mario Corsini)



0335

gli enti e organismi in indirizzo dovranno provvedere e che tutto il personale di volo dipendente, ed in particolare i S.A.F.A. siano informati delle norme suddette.

Il Comando Unità Aerea dovrà impartire disposizioni di dettaglio affinché il personale di volo dipendente svolga, in occasione di voli addestrativi e di missioni, un determinato numero di esercitazioni applicando le norme suddette anche in condizioni meteorologiche buone in modo da dare la necessaria istruzione ai propri equipaggi.

L'ispettorato delle Telecomunicazioni, cui si rammentano le disposizioni emanate dallo scrivente con il foglio n. 105163/O. del 5 ottobre u.s., dovrà provvedere ad impartire disposizioni di dettaglio circa l'esecuzione di quanto precede ed apportare le opportune aggiunte e varianti alle pubblicazioni in vigore.

F/TO IL CAPO DI STATO MAGGIORE
Gen. Anfanti

ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION A.C.
= R C M A =
ALL'APPROACH CONTROL = CIAMPINO =
e p.c. AL GABINETTO DEL MINISTRO = SEDE =

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
1° REPARIO
2° Sezione Asst. Traffic Area

In riferimento al foglio AFSC/48/AIR del 21/9/1946 si trasmettono, in allegato le norme concordate tra lo scrivente ed i rappresentanti alleati circa il controllo del traffico aereo sugli aeroporti della zona di Roma.



IL CAPO DEL 1° REPARIO
(Ten. Col. A.A.R.n. Pilota Mario Corsini)

Mario Corsini

1390

0334

PROGETTO DI VOLO

<u>RICEVUTO DA</u>		<u>TRASMESSO DA</u>	
<u>N° PROGRESSIVO DEL VOLO</u>	<u>NOMINATIVO R.T.</u>	<u>TIPO DEL VELIVOLO</u>	<u>NOME DEL PILOTA</u>
<u>AEROPORTO DI PARTENZA</u>	<u>DESTINAZIONE</u>	<u>VELOCITA' CROCIERA</u>	<u>FREQUENZA R.T.F.</u>
<u>ORA STABILITA PER LA PARTENZA (PTO)</u>	<u>ORA EFFETTIVA DI PARTENZA (ATD)</u>	<u>ORA PRESCRITTA DI ARRIVO (ETA)</u>	
<u>RIFORNIMENTO CARBURANTE</u>		<u>AEROPORTO DI DIVERSIONE</u>	
<u>NOTE</u>			

ARRIVO

<u>NOMINATIVO R.T.</u>	<u>TIPO DEL VELIVOLO</u>	<u>AEROPORTO DI PARTENZA</u>
<u>ORA DI ARRIVO</u>	<u>AEROPORTO DI ARRIVO</u>	
<u>NOTE</u>		

0335

785017

COPY

10A

AF² FORCES SUB COMMISSION A. ROME 121210A.
AIR HEADQUARTERS R.A.F. ITALY C.M.F.

UNCLASSIFIED.

5186

ABLE NINE FIVE PD BELIEVE QUADRANTAL HEIGHTS TO FLY RULES IN
ITEM FOX ROGER CONDITIONS NOW ALTERED PD REQUEST CONFIRMATION
AND INSTRUCTIONS ON NEW RULES FOR ITALIAN AIRCRAFT PD

Reply
9A

AFSC/48/4/AIR

IMPORTANT
A.S.R.

F. REID, F/LT

R. CARTNER F/LT

B

a

138X

0336

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

785017

1 LROF V MMX NR T 92/15 ROUTINE 1 - ADD
FROM A H Q ITAL
TO AIR FORCES SUB COMM A.C. ROME
BT

9499
H/7200

A0625 15 OCT 46 UNCLASS
REF YOUR A ⁹⁵² OCT UNCLASS QUADRANTAL HEIGHTS UNALTERED EXCEPT
VIENNA LINZ CORRIDOR . THIS AS FOLLWOS WESTBOUND FROM VIENNA EVEN
THOUSANDS EASTBOUND FROM LINZ ODD THOUSANDS .

BT 151115A
~~CCT LINE 2 REF YOUR A 952 IMI 952~~
SENT LF AR TKS K
~~IMI WA EVEN PLS~~
EVEN THOUSANDS K

16/10
E 75
43/11/10
1387

J.A.M. info
RD 1313 RHJP KK *K*

0337

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

785017

8A

Enclos. 8A taken off this file
and placed on 48/3/11R by Dir

Regulatory

0338

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

785017

YA

FROM :- AIR FORCE HQ COMMISSION, A.C. 822.

TO :- H.Q. C. SECRETARY C/O RAAF A.S. ITALY DISTRICT.
Copy to A.S. C. ITALY DISTRICT (AIR TRAINING).

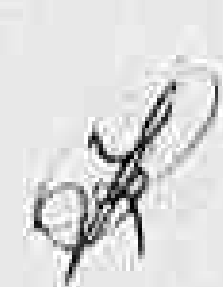
DATE :- 5th OCTOBER, 1946.

REF. :- AFCE/48/6/AB.

NOTE ATTACHED.

It is suggested that the attention of all pilots, flying in the Rome Area, is drawn to the fact that a right-hand traffic pattern is permanently in force at the (Mistral) airfield.

For


P. REID, P/Lt.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCE HQ COMMISSION.

Chubb.
1946.
PF 14/10
10/10

1386

0339

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

785017

FROM : Air Forces Sub Commission, A.C. Milan
TO : Air Forces Sub Commission, Hq. A.C. Rome
(attention of Lt. Hagan)
DATE : 23 September 1946
REF. : AFSC/M/501 Sig.

CA

FILE
48/4 Air

- 13 Confirming telephone conversation, herewith
two copies of translation of letter to-day received from
the Presidio Aeronautico Bergamo.

Encl.



D.G. REID F/O
Commanding
AFSC Milan

28/9 P. 640

up

48/4/air

68

Orio al Serio 18/9/1946

PRESIDIO AERONAUTICO
BERGAMO

HQ.

To Hq. I ZAT - Milan

Uff. Ordinamento
Dir. Telecomunicazioni
Dir. Arman. Uff. Mater.
Liaison Office AFSC
Linate Airfield - SATA

Formation of SATA Operations - Orio al Serio

We would inform you that as from to-day
the SATA (Operations) of Orio al Serio started functioning
within the limits permitted by the existing plants and
materials.

The following items are missing.

- 1) Control tower,
- 2) D/F
- 3) Crane tender.

We also bring to your notice that there is
a shortage of a great number of personnel. We beg the Ufficio
Ordinamento to bring immediately to the notice of all concern-
ed the above mentioned information by publishing it in the
weekly routine orders.

Officer Commanding
(T.Col. Cesare Bonino)

R.
30/9

Orio al Serio 18/9/1946

PRESIDIO AERONAUTICO
BERGAMO
HQ.

To Hq. I ZAT - Milan
Uff. Ordinamento
Dir. Telecomunicazioni
Dir. Arma. Uff. Mater.
Liaison Office AFSC
Linate Airfield - SATA

Formation of SATA Operations - Orio al Serio

We would inform you that as from to-day the SATA (Operations) of Orio al Serio started functioning within the limits permitted by the existing plant# and materials.

The following items are missing.

- 1) Control tower,
- 2) D/F
- 3) Crane tender.

We also bring to your notice that there is a shortage of a great number of personnel. We beg the Ufficio Ordinamento to bring immediately to the notice of all concerned the above mentioned information by publishing it in the weekly routine orders.

Officer Commanding
(T.Col. Cesare Bonino)

8 8 5A
(L)

FROM : "STATO MAGGIORE" MILITARY AIRFORCE
TO : AIR FORCES SUB-COMMISSION, ALLIED COMMISSION, ROME
DATE : 12TH SEPTEMBER, 1946
REF : 3193 COLL

ITALIAN AIRFIELDS UNDER
CONTROL

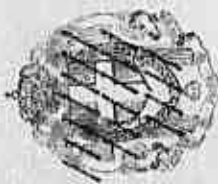
Reference is made to letter No. AFSC/48/2/AIR dated 16th August, 1946 of your Sub-Commission. Herewith attached is a list of the Italian Airfields at present open to air traffic. All desired information are also furnished.

37A on 9/2
Pt. 1
11

14/9
2560
48/11/AIR

THE HEAD OF "STATO MAGGIORE"

Ri/v



Stato Maggiore *Stato Maggiore* Militare

1° Reparto

1ª Sezione Operaz. e Addestramento

Proced. 10425/14-9

3193 Coll.

Risposta al f. 112

OGGETTO Aeroporti Italiani controllati.-

In riferimento al foglio AFSC/48/2/AIR datato 16/8/1946 di codesta Sottocommissione, si trasmette lo allegato elenco degli Aeroporti Italiani attualmente aperti al traffico, contenente tutte le notizie richieste.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

d ordine

Remondini

Il Capo di Stato Maggiore ha perseguito l'opera di unificazione e di coordinamento delle attività dei vari Reparti.

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

= ROM A =

1º Reparto

1^a Sezione Operaz. e Addestramento

10625/4/149
Maggio 1/393 Coll.
Proposta al f. V. del

Oggetto Aeroporti Italiani controllati.-

In riferimento al foglio AFSC/48/2/AIR datato 16/8/1946 di codesta Sottocommissione, si trasmette lo allegato elenco degli Aereporti Italiani attualmente aperti al traffico, contenente tutte le notizie richieste.-

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

11

1582

#A

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS UNCLASSIFIED

DATE 10/10/01 BY 1043

UNCLASSIFIED

- 3A.

THIS DOCUMENT CONTAINS NO INFORMATION THAT IS UNCLASSIFIED
 DATE 10/10/01 BY 1043

1381

0346

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

785017

AIR 2938
H/6697

56 LROF V MXXM ND MXX T537/19 ROUTINE T ADD -
FROM AIR HEADQUARTERS ITALY
TO AIRC ROME (F/LT REED)

BT
AT38 UNCLASSIFIED 19TH AUGUST YOUR AR33 REFERS . ESSENTIAL YOU
QZXX CLARIFY PARAS TWO (R) 2 AND THREE (R) 3 OF OUR AT 36 . GREEN
FLAG TO LAND . REF VERY NOT LAND . YOUR TELECON 14 SEPT RECEIVED
CORRUPT .

BT 131210 (AR)
SENT IN (AR) K
RD NR 56 BA 1710 B1

1380

21/9
7 715
68/401A

2A

From: Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.
To : Italian Air Ministry.
Date: 21st September 1946.
Ref : AFSC/48/4/Air.

AIR TRAFFIC CONTROL FOR ROME AREA AIRFIELDS.

As a result of a conference held in this Commission on 10th September 1946, the attached scheme was evolved for flying under Instrument Flying Rules in the Rome Area.

2. As summer is now over and weather conditions can be expected to deteriorate, it is requested that the Italian Air Ministry give this scheme their urgent attention and in so-knowledging this letter, state a date when operation of the scheme can commence for all Italian traffic.

3. The let-down procedure was agreed upon by the Italian delegation to the above mentioned conference.



F REID F/LT
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

2B

HEADQUARTERS
1419th AAF BASE UNIT, ROME-ITALY
EUROPEAN DIVISION, AIR TRANSPORT COMMAND
APO 512, U.S. ARMY

300.6

CPNS/PBS/edf
5 September 1946

SUBJECT: Air Traffic Control for Ciampino,
Centocelle, and Urbe (Littorio).

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

1. The following Air Traffic Control Procedures were formulated as a result of a meeting held between representatives of the three Airfields noted and representatives from the Air Forces Sub-Commission. It is intended that with the concurrence of the Air Advisor, MTOUSA, that these procedures be distributed to all organizations concerned by the Allied Commission.

2. AIR TRAFFIC CONTROL PROCEDURES:

a. Inbound Aircraft.

- (1) Planes incoming will call their respective "air to ground" stations when approximately 75 miles from Rome (120 KM), reporting their altitude and route.
- (2) Air ground will notify the TRAFFIC CENTER BY DIRECT WIRE, and traffic control will either advise the Air/Ground station to clear the ship on course, or tell them to have the aircraft change to a specific altitude, or give them any other pertinent instructions.
- (3) The Air Traffic Center will maintain a record of each aircraft's position and separate them by time, altitude and headings.
- (4) All aircraft, using the range, will be cleared in to the zone of control, 25 mile radius (40 KM), by contacting air to ground when 25 miles (40 KM) from Rome and when cleared by traffic control.

- (5) Aircraft letting down at sea will contact the Italian Direction Findings station on 333 KC and will get a heading and distance to one of the two areas authorized for letdown (off of airways legs). The two zones will be numbered one and two, the northern zone lying midway between the NW-SW legs, and 25 miles (40 KM) from Rome, will be designated zone one, and the southern zone, lying midway between the SW and SE legs, and 25 miles (40 KM) from Rome, will be designated zone two.
- (6) When an aircraft is arriving from Istres, Po-
retta or Paris, or from that general direction,
it may be necessary for traffic control to send
any ship reported by the Italian D.F. station
to be heading for zone one on to zone two.
- (7) The ships letting down at sea will proceed at
their altitude until they receive a "FIX" at
their assigned letdown zone. They will report
to Air/Ground when ready to letdown, and traf-
fic control will issue such clearance. The air-
craft will letdown to contact conditions and
fly to their airfield on visual flight rules
below the ceiling, flying north of Centocelle
and staying below 1000 feet (390 meters) when
possible. Ships using range procedures will
follow directions set forth in 1419th Base
Unit Letter-Operations 300.6, dated 12 August
1946, inclosed.

b. Outbound Aircraft.

- (1) Base Operations at Urbe (Littorio), Centocelle,
and RAF and ATC Operations at Ciampino will
phone approach control and give them clearances
on all departing aircraft as soon as they are
filed, giving:
1. Aircraft call sign,
 2. Destination,
 3. Altitude desired,
 4. Time of intended departure.
- (2) Traffic control will issue such clearance which
will be void 15 minutes before or after the esti

mated time of departure. After 15 minutes, a new clearance will be obtained with a new estimated time departure.

- (3) When the ship has cleared the ground, the take-off time and aircraft call sign will be called in to traffic control.
- (4) No aircraft will leave the ground to fly instruments within 25 mile (40 KM) radius of Rome unless they receive a clearance from the tower, originated in the traffic center.
- (5) When 25 miles (40 KM) from the station, the ship will call Air/Ground, give their position, estimated time of arrival at destination and altitude, which will be sent to the traffic center.

FOR THE COMMANDING OFFICER:

ROBERT B. EDWARDS,
Captain, Air Corps,
Adjutant.

Inclosures:

No. 1 - Letter-Operations, dated 12 Aug. 1946, No. 300.6

MAPS FILMED ON
35MM ROLL

1A

From: Air Force Sub-Commission, A.G., Rome

To : H.A.A.C. Secretariat
Copy to: Rear A.H.Q. Italy C.M.F.

Date: 21st September 1946.

Ref : AFSC/48/4/Air.

ITALIAN OPERATED AIRFIELDS IN ITALY.

Herewith, for information of all concerned, is a list of Italian operated airfields in Italy with facilities available.

2. It should be noted that whereas many R/T operators in Airfield Control Towers do not speak English, International 'Q' Code can normally be used with satisfactory results.

3. Amendments to the above mentioned list will be forwarded to you in due course.

P
F. REID F/LT
for, AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

Copy to: A.H.Q. Italy (Adv) (Attn. S. Ops. Officer)

1374

