WYDAWNICTWO BIURA PRAC KONGRESOWYCH.

PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO

273.

KONWENCJA,

URZĄDZAJĄCA ŻEGLUGĘ POWIETRZNĄ

Z 13 PAŹDZIERNIKA 1919 R.

BIBLIOTEKA SZKOŁY NAUK POLITYCZNYCH w KRAKOWIE

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806141544

WARSZAWA — 1920

TŁOCZONO W DRUKARNI PAŃSTWOWEJ, MIODOWA 20.

BIBLIOTEKA SZKOŁY
NAUK POLITYCZNYCH
w KRAKOWIE

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI, BELGJA, BOLIWJA, BRAZYLJA, IMPERJUM BRYTANJI, CHINY, KUBA, EKWATOR, FRANCJA, GRECJA, GWATEMALA, HAITI, HEDŻAS, HONDURAS, WŁOCHY, JAPONJA, LIBERJA, NIKARAGUA, PANAMA, POLSKA, PORTUGALJA, RUMUNJA, PAŃSTWO SERBO-KROACKO-SŁOWEŃSKIE, SYJAM, PAŃSTWO CZECHO-SŁOWACKIE, URUGWAJ

Zważywszy na postęp w lotnictwie i powszechny interes wspólnego jego unormowania;

Uważając, że jest rzeczą konieczną postawić od dziś dnia pewne zasady i pewne prawidła celem uniknięcia sporów;

Pragnąc wspierać rozwój komunikacji międzynarodowych na drodze powietrznej dla celów pokojowych;

Postanowiły w tym celu zawrzeć konwencję i wyznaczyły następujące osoby, jako swych pełnomocników, zastrzegając sobie możność ich zastąpienia, dla położenia podpisów, a mianowicie:

ZA PREZYDENTA STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI:

Wielmożny Frank Lyon POLK, Podsekretarz Stanu;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA BELGÓW:

Pan Paul HYMANS, Minister Spraw Zagranicznych, Minister Stanu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ BOLIWIJSKIEJ:

Pan Ismael MONTES, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Boliwji w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ BRAZYLIJSKIEJ:

Pan Olyntho de MAGALHAËS, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Brazylji w Paryżu;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANJI I IRLANDJI I TERYTORJÓW BRYTANJI POZA MORZAMI, CESARZA INDJI:

Jaśnie Wielmożny Dawid LLOYD GEORGE M. P. Pierwszy Lord Skarbu i Pierwszy Minister;

Oraz:

ZA DOMINIUM KANADY:

Wielmożny Pan Albert Edward KEMP, K. C. M. G. Minister Sił Pozamorskich;

ZA COMMONWEALTH AUSTRALIJSKI:

Wielmożny George Foster PEARCE, Minister Obrony;

ZA ZWIĄZEK POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKI:

Jaśnie Wielmożny vicehrabia MILNER G. C. B., G. C. M. G.;

ZA DOMINIUM NOWEJ ZELANDJI:

Wielmożny Pan Thomas MACKENZIE K. C. M. G., Wysoki Komisarz dla Nowej Zelandji w Zjednoczonem Królestwie;

ZA INDJE:

Jaśnie Wielmożny baron SINHA K. C. Podsekretarz Stanu dla Indji;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ CHIŃSKIEJ:

Pan Vikyiun Wellington KOO, poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Chin w Waszyngtonie;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ KUBAŃSKIEJ:

Pan Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Dziekan Wydziału Prawa Uniwersytetu Hawańskiego, Prezydent Kubańskiego Towarzystwa dla prawa międzynarodowego;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ EKWATORSKIEJ:

Pan Enrique DORN Y DE ALSUA, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Ekwatoru w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ FRANCUSKIEJ:

Pan Georges CLEMENCEAU, Prezydent Rady Ministrów, Minister Wojny;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA HELLENÓW:

Pan Nicolas POLITIS, Minister Spraw Zagranicznych;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ GWATEMALSKIEJ:

Pan Joaquim MENDEZ, były Minister Stanu dla Robót Publicznych i Oświecenia Publicznego, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny w misji specjalnej w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ HAÏTI:

Pan Tertullien GUILBAUD, poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Haiti w Paryżu;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA HEDŻASU:

Pan Rustem HAÏDAR;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ HONDURAS:

Dr. Policarpe BONILLA, w specjalnej misji w Waszyngtonie, były Prezydent Rzeczypospolitej Honduras, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA WŁOCH:

Wielmożny Tommaso TITTONI, Senator Królestwa, Minister Spraw Zagranicznych;

ZA JEGO CESARSKĄ MOŚĆ CESARZA JAPONJI:

M. K. MATSUI, Ambasador nadzwyczajny i pełnomocny J. C. M. Cesarza Japonji w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ LIBERYJSKIEJ:

Wielmożny C. D. B. KING, Sekretarz Stanu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ NIKARAGUA:

Pan Salvador CHAMORRO, Prezydent Izby Deputowanych;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ PANAMA:

Pan Antonio BURGOS, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Panamy w Madrycie;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ PERU:

Pan Carlos G. CANDAMO, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Peru w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ:

Pan Ignacy J. PADEREWSKI, Prezydent Rady Ministrów, Minister Spraw Zagranicznych;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ PORTUGALSKIEJ:

Dr. Alfonso DA COSTA, były Prezydent Rady Ministrów;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA RUMUNJI:

Pan Nicolas MISU, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny Rumunji w Londynie;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA SERBÓW, KROATÓW I SŁOWEŃCÓW:

Pan Milenko R. VESNITCH, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny J. K. M. Króla Serbów, Kroatów i Słoweńców w Paryżu;

ZA JEGO KRÓLEWSKĄ MOŚĆ KRÓLA SYJAMU:

Książę CHAROON, Poseł nadzwyczajny i Minister pełnomocny J. K. M. Króla Syjamu w Paryżu;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ CZECHO-SŁOWACKIEJ:

Pan Karol KRÁMAŘ, Prezydent Rady Ministrów;

ZA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ URUGWAJ:

Pan Juan Antonio BUERO, Minister Przemysłu, były Minister Spraw Zagranicznych;

Którzy zgodzili się na następujące postanowienia:

ROZDZIAŁ PIERWSZY.

ZASADY OGÓLNE:

Artykuł 1.

Wysokie układające się strony uznają, iż każde Mocarstwo ma zupełną i wyłączną władzę zwierzchnią nad przestrzenią powietrzną ponad swoim obszarem.

W znaczeniu Konwencji niniejszej pod obszarem Państwa będzie rozumiany obszar narodowy metropolji i kolonji wraz z wodami terytorjalnemi, przyległemi do danego obszaru.

Artykuł 2.

Każde układające się Państwo zobowiązuje się przyznać w czasie pokoju statkom powietrznym innych układających się Państw swobodę nieszkodliwego lotu ponad swym obszarem, byleby były przestrzegane warunki ustanowione w Konwencji niniejszej. Przepisy, ustanowione przez układające się Państwo, co do przyjęcia na jego obszarze statków powietrznych, należących do innych układających się Państw, winny być stosowane bez rozróżniania narodowości.

Artykuł 3.

Każde układające się Państwo, ze względów porządku wojennego lub w interesie bezpieczeństwa publicznego, ma prawo zabronić statkom powietrznym, należącym do innych układających się Państw, przelotu pewnych stref swojego obszaru, pod karami, przewidzianemi przez jego ustawodawstwo, z zastrzeżeniem, iż w tym względzie nie będzie czynione żadne rozróżnienie między jego statkami powietrznemi prywatnemi i statkami innych układających się Państw.

W tym wypadku położenie i przestrzeń stref zabronionych będzie uprzednio ogłoszona i notyfikowana innym układającym się Państwom.

Artykuł 4.

Każdy statek powietrzny, który przelatuje ponad strefą zabronioną, będzie obowiązany, natychmiast po spostrzeżeniu tego, dać sygnał ratunkowy, przewidziany w paragrafie 17 aneksu D i winien będzie wylądować poza strefą zakazaną możliwie najwcześniej i możliwie najbliżej na jednym z aerodromów Państwa, niewłaściwie przelatywanego.

ROZDZIAŁ II.

NARODOWOŚĆ STATKÓW POWIETRZNYCH.

Artykuł 5.

Żadne układające się Państwo nie dopuści, chyba tylko za pozwoleniem szczególnem i czasowem, przelotu ponad swym obszarem statku powietrznego, nie mającego narodowości jednego z układających się Państw.

Artykuł 6.

Statki powietrzne mają narodowość tego Państwa, do którego rejestru są wciągnięte, stosownie do przepisów Oddziału I (c) Aneksu A.

Artykuł 7.

Statki powietrzne będą rejestrowane w jednem z układających się Państw jedynie wtedy, gdy należą w całości do obywateli tego Państwa.

Spółka może być zarejestrowana jako właścicielka statku powietrznego wtedy tylko, gdy posiada narodowość Państwa, w którym statek powietrzny został wciągnięty do rejestru, gdy kierownik spółki i conajmniej dwie trzecie zarządców są tej samej narodowości i gdy spółka czyni zadość wszystkim innym warunkom, któreby mogły być przepisane przez ustawy tegoż Państwa.

Artykuł 8.

Statek powietrzny nie może być ważnie zarejestrowany w kilku Państwach.

Artykuł 9.

Układające się Państwa wymienią między sobą i złożą co miesiąc do Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, przewidzianej przez artykuł 34, odpisy wpisów i wykreśleń wpisów, dokonanych w ich rejestrze w miesiącu ubiegłym.

Artykuł 10.

W żegludze powietrznej międzynarodowej każdy statek powietrzny winien, stosownie do przepisu Aneksu A, nosić oznakę narodowości i oznakę zarejestrowania oraz nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela.

ROZDZIAŁ III.

CERTYFIKATY ZDOLNOŚCI DO LOTU I ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI.

Artykuł 11.

W żegludze międzynarodowej każdy statek powietrzny winien w warunkach, przewidzianych w Aneksie B, posiadać certyfikat zdolności do lotu, wydany lub zaopatrzony w wykonalność przez Państwo, którego narodowość ma statek powietrzny.

Artykuł 12.

Dowódca, piloci, mechanicy i inni członkowie składu kierowniczego statku powietrznego, winni posiadać świadectwa zdolności i licencje, wydane w warunkach, przewidzianych przez Państwo, którego narodowość ma statek powietrzny.

Artykuł 13.

Certyfikat zdolności do lotu, świadectwa zdolności i licencje, wydane i zaopatrzone w wykonalność przez Państwo, którego narodowość ma statek powietrzny i ustanowione, stosownie do przepisów, ustalonych przez Aneksy B i E i w następstwie przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej, będą uznane za ważne przez inne Państwa.

Każde Państwo ma prawo nie uznawać ważności do żeglugi w granicach i ponad własnym obszarem świadectw zdolności i licencji, udzielonych jednemu ze swych obywateli przez inne układające się Państwo.

Artykuł 14.

Statek powietrzny nie będzie mógł posiadać żadnego aparatu telegrafu bez drutu bez licencji szczególnej, wydanej przez Państwo, którego narodowość ma statek powietrzny.

Te aparaty będą mogły być używane tylko przez członków załogi, zaopatrzonych w tym celu w licencję szczególną.

Każdy statek powietrzny, przeznaczony do przewozu publicznego i zdolny do zabierania przynajmniej do 10 osób winien być zaopatrzony w aparaty telegrafu bez drutu (wysyłanie i przyjmowanie), gdy sposoby używania tych aparatów będą ustanowione przez Komisję Międzynarodową Żeglugi Powietrznej.

Ta Komisja będzie mogła uprzednio rozciągnąć obowiązek posiadania aparatów bez drutu, na wszelkie inne kategorje statków powietrznych, w warunkach i stosownie do sposobów, które ustanowi.

ROZDZIAŁ IV.

DOPUSZCZENIE ŻEGLUGI POWIETRZNEJ PONAD OBSZAREM OBCYM.

Artykuł 15.

Każdy statek powietrzny, należący do układającego się Państwa, ma prawo przebyć powietrze innego Państwa bez wylądowania. W tym wypadku winien on trzymać się drogi, ustalonej przez Państwo przelatywane. Wszakże, ze względu na przepisy policji ogólnej będzie obowiązany wylądować, jeżeli otrzyma rozkaz w tej mierze za pomocą sygnałów, przewidzianych w Aneksie D.

Każdy statek powietrzny, który udaje się z jednego Państwa do drugiego, winien wylądować na jednym z aerodromów, przezeń wskazanych, jeżeli przepisy ostatniego Państwa tego wymagają. Te aerodromy będą notyfikowane przez układające się Państwa Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która zakomunikuje je wszystkim układającym się Państwom.

Ustanowienie międzynarodowych dróg żeglugi powietrznej uzależnione jest od zgody Państw przelatywanych.

Artykuł 16.

Każde układające się Państwo, będzie miało prawo wydania na rzecz swoich narodowych statków powietrznych zastrzeżeń i ograniczeń, dotyczących przewozu handlowego osób i towarów między dwoma punktami jego terytorjum.

Te zastrzeżenia i ograniczenia będą niezwłocznie ogłoszone i zakomunikowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która o nich zawiadomi inne układające się Państwa.

Artykuł 17.

Statki powietrzne, należące do jednego z układających się Państw, które ustanowiło zastrzeżenia i ograniczenia, stosownie do artykułu 16, będą mogły być poddane tym samym zastrzeżeniom i ograniczeniom w każdem innem z układających się Państw nawet, gdy to Państwo nie poddaje tym zasrzeżeniom i ograniczeniom inne obce statki powietrzne.

Artykuł 18.

Każdy statek powietrzny, przechodzący lub przelatujący przez powietrze układającego się Państwa, włączając w to wylądowania i zatrzymania konieczne i słuszne, może być zwolniony od zajęcia za podrobienie patentu, rysunku lub wzoru przez złożenie rękojmi, której wysokość, w braku ugody polubownej, będzie ustanowiona w możliwie szybkim czasie przez władzę właściwą dla miejsca zajęcia.

ROZDZIAŁ V.

PRZEPISY, KTÓRYCH NALEŻY PRZESTRZEGAĆ PRZY WYJEŹDZIE, W CZASIE PODRÓŻY I PRZY WYLĄDOWANIU.

Artykuł 19.

Każdy statek, uprawiający żeglugę międzynarodową, winien być zaopatrzony:

a) w certyfikat zarejestrowania, stosownie do Aneksu A;

b) w certyfikat zdolności do lotu, stosownie do Aneksu B;

c) w patenty i licencje dowódzcy, pilotów i ludzi załogi, stosownie do Aneksu E;

d) jeżeli przewozi pasażerów: w listę z ich nazwiskami;

e) jeżeli przewozi towary: w konosamenty i manifest;

f) w księgi statku, stosownie do Aneksu C;

g) jeżeli jest opatrzony w aparaty bez drutu: w licencję, przewidzianą przez artykuł 14.

Artykuł 20.

Księgi statku będą zachowane w ciągu lat dwóch, od dokonania w nich ostatniego wpisu.

Artykuł 21.

Przy wyjeździe i przy wylądowaniu statku powietrznego władze krajowe będą miały w każdym wypadku prawo poddania statku powietrznego rewizji i sprawdzenia wszystkich dokumentów, w które winien być zaopatrzony.

Artykuł 22.

Statki powietrzne układających się Państw mają prawo przy wylądowaniu, a mianowicie w razie wypadku, do tych samych środków ratunkowych, co i statki powietrzne narodowe.

Artykuł 23.

O ratowaniu aparatów utraconych na morzu stanowią, w braku umów przeciwnych, zasady prawa morskiego.

Artykuł 24.

Każdy aerodrom układającego się Państwa otwarty za pewną opłatą do użytku publicznego statków powietrznych, będzie otwarty w tych samych warunkach dla innych układających się Państw.

Każdy z tych aerodromów będzie korzystał z jednej taryfy lądowania i postoju, która będzie stosowana jednakowo dla statków powietrznych narodowych i obcych.

Artykuł 25.

Każde z układających się Państw zobowiązuje się do przedsięwzięcia środków, mogących dać zapewnienie, iż wszystkie statki powietrzne, żeglujące ponad jego obszarem oraz wszystkie statki powietrzne, noszące oznakę jego narodowości w każdem miejscu, gdzie znajdować się będą, zastosują się do przepisów, przewidzianych w Aneksie D.

Każde z układających się Państw, zobowiązuje się do ścigania i karania przekraczających te przepisy.

ROZDZIAŁ VI.

PRZEWOZY ZABRONIONE.

Artykuł 26.

Przewóz w statkach powietrznych przedmiotów wybuchowych, broni i amunicji wojennej jest w żegludze międzynarodowej zabroniony.

Żadnemu statkowi powietrznemu obcemu nie będzie wolno przewozić przedmiotów tego rodzaju z jednego punktu na drugi obszaru tego samego układającego się Państwa.

Artykuł 27.

Każde Państwo może w żegludze powietrznej zabronić lub urządzić przewóz, lub też korzystanie z aparatów telegraficznych. Wszelkie w tym zakresie rozporządzenia będą musiały być niezwłocznie notyfikowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która zakomunikuje tę wiadomość innym układającym się Państwom.

Artykuł 28.

Przewóz innych przedmiotów, prócz wskazanych w artykułach 26 i 27, może być ze względów porządku publicznego poddany ograniczeniu przez każde układające się Państwo. To rozporządzenie winno być niezwłocznie notyfikowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która je zakomunikuje innym, układającym się Państwom.

Artykuł 29.

Wszystkie ograniczenia, wmiankowane w artykule 28, winny być stosowane bez rozróżnienia do statków powietrznych narodowych i obcych.

ROZDZIAŁ VII.

STATKI POWIETRZNE PAŃSTWOWE.

Artykuł 30.

Będą uważane za statki powietrzne państwowe:

a) Statki powietrzne wojskowe;

b) statki powietrzne, przeznaczone wyłącznie do służby państwowej, jako to: Poczty, Komory celnej, Policji.

Inne statki powietrzne będą uważane za statki prywatne.

Wszystkie statki powietrzne państwowe, prócz statków powietrznych wojskowych, celnych lub policyjnych będą uważane za statki powietrzne prywatne i poddane z tego powodu przepisom Konwencji niniejszej.

Artykuł 31.

Każdy statek powietrzny, znajdujący się pod dowództwem wojskowego, do tego delegowanego, uważany jest za statek powietrzny wojskowy.

Artykuł 32.

Żaden statek wojskowy układającego się Państwa nie będzie mógł przelatywać nad obszarem innego układającego się Państwa, ani na nim lądować bez otrzymania zezwolenia szczególnego. W tym wypadku statek powietrzny wojskowy, w braku umowy przeciwnej, będzie korzystał, w zasadzie, z przywilejów, zwykle udzielanych statkom wojennym obcym.

Statek powietrzny wojskowy, zmuszony do wylądowania lub do tego wezwany, nie uzyska przez to żadnego z przywilejów, przewidzianych w ust. 1.

Artykuł 33.

Porozumienia osobne, zawarte oddzielnie przez Państwa, określą, w jakich wypadkach statki powietrzne policyjne i celne będą mogły otrzymać zezwolenie na przekroczenie granicy. W żadnym razie nie będą korzystały z przywilejów, przewidzianych w artykule 32.

ROZDZIAŁ VIII.

KOMISJA MIĘDZYNARODOWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ.

Artykuł 34.

Będzie utworzona pod nazwą Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej Komisja międzynarodowa stała, znajdująca się pod władzą Związku Narodów i składająca się:

Z dwuch przedstawicieli każdego z Państw następujących: Stanów Zjednoczonych Ameryki, Francji, Włoch i Japonji;

Z jednego przedstawiciela Wielkiej Brytanji i po jednym z każdego Dominium Brytańskiego i Indji;

Po jednym przedstawicielu każdego z pozostałych układających się Państw.

Każde z pięciu pierwszych Państw (Wielka Brytanja z jej Dominiami i Indjami, liczy się w tym względzie za jedno Państwo) będzie miało najmniejszą liczbę całkowitą głosów, w ten sposób obliczoną, że liczba ta, pomnożona przez pięć, będzie większa conajmniej o jeden głos od sumy głosów innych układających się Państw.

Wszystkie inne Państwa, prócz pierwszych pięciu, będą miały każde po jednym głosie.

Międzynarodowa Komisji Żeglugi Powietrznej ustanowi przepisy swego własnego postępowania i miejsce jej stałej siedziby, lecz będzie mogła zbierać się w miejscach, które uzna za stosowne. Jej pierwsze zebranie odbędzie się w Paryżu. Rząd francuski roześle wezwania na to zebranie, skoro tylko większość podpisanych Państw zanotyfikuje mu ratyfikację niniejszej Konwencji.

Komisja będzie miała atrybucje następujące:

a) Otrzymywanie propozycji od każdego z układających się Państw lub kierowanie ich do tego Państwa w celu zmiany lub poprawienia przepisów niniejszej Konwencji; notyfikowanie przyjętych zmian;

b) Spełnianie funkcji, przypadających stosownie do artykułu niniejszego i artykułów 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 i 37 niniejszej Konwencji;

c) Dokonywanie poprawek w przepisach aneksów A do G;

d) Ześrodkowywanie i komunikowanie układającym się Państwom wszelkiego rodzaju wiadomości, dotyczących żeglugi powietrznej międzynarodowej;

e) Ześrodkowywanie i komunikowanie układającym się Państwom wszelkich wyjaśnień, dotyczących radiotelegrafu, meteorologji i medycyny, a interesujących żeglugę powietrzną;

f) Zapewnienie wydania map dla żeglugi powietrznej, stosownie do przepisów aneksu F;

g) Wydawanie opinji o sprawach, które układające się Państwa będą mogły poddać pod jej rozpoznanie.

Zmian w przepisach któregokolwiek Aneksu będzie mogła dokonać Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej, skoro tę zmianę przyjmą trzy czwarte ogólnej liczby wszystkich możliwych głosów, to znaczy ogólnej liczby głosów, które mogłyby być wyrażone, gdyby wszystkie Państwa były obecne. Ta zmiana otrzyma moc obowiązującą, skoro ją zanotyfikuje Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej wszystkim układającym się Państwom.

Wszelka zaproponowana zmiana w artykułach niniejszej Konwencji będzie przedmiotem obrad w Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej bez względu na to, czy pochodzi od jednego z układających się Państw, czy też od samej Komisji. Żadnej tego rodzaju zmiany nie będzie można zaproponować do przyjęcia układającym się Państwom, jeżeli jej nie przyjmą conajmniej dwie trzecie ogólnej liczby możliwych głosów.

Zmiany w artykułach Konwencji (za wyłączeniem Aneksów) winny być przed otrzymaniem mocy obowiązującej wyraźnie uchwalone przez układające się Państwa.

Koszty organizacji i działalności Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, ponoszą układające się Państwa, w stosunku do liczby głosów, któremi rozporządzają.

ROZDZIAŁ IX.

PRZEPISY KOŃCOWE.

Artykuł 35.

Wysokie, układające się strony, zobowiązują się, każda, o ile to jej dotyczy, oraz w miarę możności współdziałać w następujących zarządzeniach międzynarodowych:

a) ześrodkowania i udzielania wiadomości meteorologicznych, bądź statystycznych, bądź bieżących lub specjalnych, stosownie do przepisów Aneksu G;

b) wydawania jednostajnych map lotniczych oraz urządzenia jednostajnego systemu znaków lotniczych, stosownie do przepisów Aneksu F;

c) korzystania z radjotelegrafu w żegludze powietrznej, urządzania niezbędnych stacji radjotelegraficznych oraz przestrzegania międzynarodowych rozporządzeń radjotelegraficznych.

Artykuł 36.

Przepisy ogólne, dotyczące Komór celnych w dziedzinie żeglugi powietrznej międzynarodowej, są przedmiotem osobnego porozumienia, stanowiącego Aneks H, niniejszej Konwencji.

Żaden z przepisów Konwencji niniejszej nie może być rozumiany w tem znaczeniu, by stawał na przeszkodzie zawarciu przez układające się Państwa, stosownie do zasad, ustalonych przez samą Konwencję, oddzielnych protokułów Państwa z Państwem, co do Komór celnych, Policji i Poczt lub innych przedmiotów, mających znaczenie wspólne i dotyczących żeglugi powietrznej. Te protokuły będą musiały być niezwłocznie notyfikowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która o nich zawiadomi pozostałe układające się Państwa.

Artykuł 37.

W razie niezgody między dwoma lub kilkoma Państwami, co do wykładni niniejszej Konwencji, spór rozstrzygnie stała Międzynarodowa Izba Sprawiedliwości, która będzie utworzona przez Związek Narodów, a do czasu otwarcia tej Izby, w drodze sądu polubownego.

Jeżeli strony nie dojdą do zgody bezpośrednio, co do wyboru sędziów polubownych, będą postępowały w sposób następujący: każda ze stron wyznaczy sędziego polubownego i sędziowie polubowni zbiorą się celem wyznaczenia superarbitra. Jeżeli sędziowie polubowni nie będą mogli dojść do zgody, każda ze stron oznaczy jedno Państwo trzecie i te Państwa trzecie, w ten sposób oznaczone, zajmą się wyznaczeniem superarbitra, bądź za zobopólną zgodą, bądź przez przedłożenie przez każde z nich jednego nazwiska i wybór rozstrzyga się przez losowanie.

Niezgoda, co do rozporządzeń technicznych, załączonych do Konwencji niniejszej, będzie rozstrzygnięta przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej większością głosów.

W razie, gdyby różnica zdań odnosiła się do sprawy, czy spór dotyczy wykładni samej Konwencji lub wykładni jednego z rozporządzeń, do Trybunału polubownego przewidzianego w ustępie pierwszym artykułu niniejszego, należeć będzie zwierzchnia decyzja.

Artykuł 38.

W razie wojny, zastrzeżenia Konwencji niniejszej nie będą naruszały swobody działania układających się Państw, jako prowadzących wojnę lub neutralnych.

Artykuł 39.

Przepisy Konwencji niniejszej są dopełnione przez Aneksy A do H, które z zastrzeżeniem przepisu artykułu 34, ustęp c) mają tę samą moc i otrzymają moc obowiązującą w tym samym czasie, co i sama Konwencja.

Artykuł 40.

Dominia Brytanji oraz Indje będą uważane za Państwa w znaczeniu niniejszej Konwencji.

Obszary i obywatele krajów, pod protektoratem znajdujących się, lub obszarów, zarządzanych w imieniu Związku Narodów, będą w znaczeniu niniejszej Konwencji zrównane z obszarami i obywatelami Państwa, będącego protektorem lub mandatarjuszem.

Artykuł 41.

Państwa, które nie wzięły udziału w wojnie r. 1914—1919, będą dopuszczone do przyłączenia się do niniejszej Konwencji. — Rechtsbeze

To przyłączenie będzie notyfikowane w drodze dyplomatycznej Rządowi Rzeczypospolitej Francuskiej, a przez niego wszystkim Państwom, które podpisały lub przyłączyły się.

Artykuł 42.

Państwo, które wzięło udział w wojnie r. 1914—1919 i nie podpisało Konwencji niniejszej, będzie mogło być dopuszczone do przyłączenia się wtedy tylko, gdy jest członkiem Związku Narodów lub do 1 stycznia 1923 r., jeśli na jego przyłączenie nastąpi zgoda Mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych, które podpisały Traktat Pokojowy, zawarty z tem Państwem. Po 1-ym stycznia 1923 r., przyłączenie to będzie mogło być dopuszczone, gdy się na nie zgodzi conajmniej trzy czwarte Państw, które podpisały i przyłączyły się; głosowanie ma się odbyć w warunkach, przewidzianych w artykule 34 niniejszej Konwencji.

Podania o przyłączenie będą kierowane do Rządu Rzeczypospolitej Francuskiej, który ją zakomunikuje innym Mocarstwom. Prócz wypadku, gdy Państwo żądające jest z samego prawa przyjęte, jako członek Związku Narodów, Rząd Francuski otrzyma głosy powołanych Mocarstw i zakomunikuje im o rezultacie głosowania.

Artykuł 43.

Konwencji niniejszej nie można wypowiedzieć przed 1-ym stycznia 1922 r. Wypowiedzenie winno być notyfikowane Rządowi Rzeczypospolitej Francuskiej, który o nim zakomunikuje innym układającym się Państwom. Będzie miało skutek przynajmniej w rok po powyższej notyfikacji i będzie miało moc tylko w stosunku do Państwa, które je dokonało.

Niniejsza Konwencja zostanie ratyfikowana.

Każde Mocarstwo prześle swą ratyfikację Rządowi Francuskiemu, którego staraniem inne mocarstwa otrzymają wiadomość o ratyfikacji.

Ratyfikacje będą złożone w archiwach Rządu Francuskiego.

Niniejsza Konwencja otrzyma moc obowiązującą dla każdego podpisanego Mocarstwa, względem innych Mocarstw, które już ją ratyfikowały w czterdzieści dni po złożeniu przez nie ratyfikacji.

Z chwilą uprawomocnienia się niniejszej Konwencji, Rząd Francuski prześle zaświadczony jej odpis Mocarstwom, które na mocy Traktatów Pokoju zobowiązały się stosować prawidła żeglugi powietrznej zgodnie z pomienioną Konwencją.

Działo się w Paryżu dnia trzynastego października tysiąc dziewięćset dziewiętnastego roku. Sporządzono w jednym egzemplarzu, który będzie złożony w archiwach Rządu Rzeczypospolitej Francuskiej i którego autentyczne kopje zostaną doręczone układającym się Państwom. Wspomniany egzemplarz, datowany, jak powiedziano wyżej, będzie mógł być podpisany włącznie do dnia dwunastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego roku.

Na dowód tego, poniżej wymienieni pełnomocnicy, których pełnomocnictwa zostały uznane za będące w dobrej i należytej formie, podpisali niniejszą Konwencję, której teksty: francuski, angielski oraz włoski będą miały tę samą wagę.

(L. S.) ROLLIN-JACQUEMYNS.
(L. S.) IZMAEL MONTES.
(L. S.) RAUL FERNANDES.
(L. S.) EYRE A. CROWE.

(L. S.) V. K. WELLINGTON KOO.
(L. S.) RAFAEL MARTINEZ ARTIZ.
(L. S.) E. DORN Y DE ALSUA.
(L. S.) S. PICHON.

(L. S.) VITTORIO SCIALOJA.

(L. S.) ANTONIO BURGOS.

(L. S.) I. J. PADEREWSKI.
(L. S.) AFFONSO COSTA.
(L. S.) ALEX. VAIDA VOEVOD.

(L. S.) CHAROON.
(L. S.) J. A. BUERO.

ANEKS A.

ZNAKI, KTÓRE WINNY BYĆ UMIESZCZANE NA STATKACH POWIETRZNYCH.

ODDZIAŁ I.

ZASADY OGÓLNE.

a) Oznaka narodowości będzie wyrażona wielką literą alfabetu łacińskiego; przykład:

Francja . . . . . F.

Oznaka immatrykulacji będzie wyrażona grupą z czterech wielkich liter; każda grupa zawierać będzie przynajmniej jedną samogłoskę, przyczem za taką uważa się również literę Y.

Całkowita grupa z pięciu liter będzie używana za sygnał wzywający statek powietrzny za każdym razem, gdy tenże będzie miał dawać lub otrzymywać sygnały radiotelegraficzne, lub też dla wszelkiego innego rodzaju porozumiewania, wyjąwszy wypadki porozumiewań za pomocą sygnałów optycznych, w których stosować się będą sposoby zwykłe.

Oznaki narodowości i immatrykulacji będą zgodne ze wskazówkami tablicy Oddziału VIII , Aneksu niniejszego.

b) Na wszystkich statkach powietrznych oprócz statków państwowych i statków powietrznych handlowych oznaka immatrykulacyjna będzie podkreślona czarną kreską.

c) Rejestr immatrykulacji oraz certyfikat immatrykulacyjny zawierać winny rysopis statku powietrznego i wykazywać: numer lub inną oznakę tożsamości, nadaną statkowi przez jego budowniczego; oznaki immatrykulacji i narodowości, wyżej wymienione; port ojczysty statku powietrznego, nazwisko i imiona, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela oraz datę immatrykulacji.

d) Każdy statek powietrzny winien posiadać przytwierdzoną, w sposób widoczny do łódki lub do kadłuba, tablicę metalową, na której będą wypisane: nazwisko, imiona oraz miejsce zamieszkania właściciela i oznaki narodowości i immatrykulacji statku powietrznego.

CERTYFIKAT IMMATRYKULACJI.
(Wzór prowizoryczny).

Narodowość . . . . . .
Oznaka narodowości . . . . . .
Znak immatrykulacji . . . . . .
Data immatrykulacji . . . . . .
Typ statku powietrznego { statek turystyczny . . . . . / statek handlowy . . . . . / statek państwowy . . . . . }
Nazwisko budowniczego . . . . . .
Numer serji . . . . . .
Opis . . . . . .
Właściciel (nazwisko i imiona) . . . . . .
Miejsce zamieszkania właściciela . . . . . .
Narodowość właściciela . . . . . .
Port ojczysty statku powietrznego . . . . . .

Podpis i pieczęć władzy, która wydała certyfikat. } .....

ODDZIAŁ II.

UKŁAD OZNAK NA STATKU.

Oznaki narodowości i immatrykulacji będą wymalowane farbą czarną na tle białem i rozmieszczone w sposób następujący:

a) *Samoloty.* — Oznaki będą wymalowane: raz na powierzchni dolnej płatów dolnych i raz na powierzchni górnej płatów górnych, przyczem szczyty

głosek będą skierowane ku stronie zewnętrznej. Będą również wymalowane z każdej strony kadłuba, między skrzydłami i płatami ogona. Jeśli chodzi o statek, nie mający kadłuba, oznaki będą wymalowane na łódce.

b) *Sterowce i balony.* — Co do sterowców, oznaki będą umieszczone możliwie najbliżej części łącznikowej; będą one powtórzone na obu bokach i na wierzchu, przyczem ta ostatnia będzie umieszczona w równej odległości od oznak na bokach.

Co do balonów, oznaki, powtórzone dwukrotnie, wymalowane będą na maksymalnym obwodzie poziomym i o ile możności daleko jedna od drugiej.

Co do sterowców i balonów, oznaki, umieszczone na bokach, winny być widzialne tak z boków, jak i z dołu.

ODDZIAŁ III.

MIEJSCE DODATKOWE DLA OZNAK NARODOWOŚCI.

a) *Samoloty i sterowce.* — Oznaki narodowości będą powtorzone z obu stron dolnej powierzchni, bądź dolnego płatu nieruchomego ogona, bądź też steru głębokości oraz na górnej powierzchni nieruchomego płatu górnego, lub steru głębokości, jeśli ten ostatni jest szerszy. Oznaki te będą również powtórzone z jednej i drugiej strony steru kierowniczego, lub na bokach zewnętrznych sterów zewnętrznych, jeśli statek ma kilka sterów kierowniczych.

b) *Balony.* — Oznaki narodowości będą wymalowane na łódce.

ODDZIAŁ IV.

ROZMIARY OZNAK NARODOWOŚCI I IMMATRYKULACJI.

a) *Samoloty.* — Wysokość oznak na płatach skrzydeł oraz na płatach ogona wynosić ma cztery piąte ich szerokości; na sterze kierowniczym, oznaki będą możliwie jaknajwiększe. Na kadłubie lub na łódce, wysokość oznak wynosić ma cztery piąte największej wysokości, wymierzonej w części najwęższej kadłuba lub łódki, na której wymienione oznaki zostały wymalowane.

b) *Sterowce i balony.* — Co do oznak narodowości, wymalowanych na płatach ogona, wysokość liter równać się będzie czterem piątym szerokości płatu ogona; na sterze oznaki te winny być możliwie jaknajwiększe. Wysokość innych oznak winna być nie mniejsza od dwunastej części obwodu odcinka przekątni maksymalnej sterowca.

Co do balonów, wysokość oznak narodowości wynosić będzie cztery piąte wysokości łódki; wysokość innych oznak będzie się równała przynajmniej dwunastej części obwodu balonu.

c) *Zasady ogólne.* — Na wszelkich statkach powietrznych, wysokość oznak narodowości i oznak immatrykulacji może nie przewyższać 2 metrów 50.

ODDZIAŁ V.

ROZMIARY, RODZAJ LITER I T. P.

a) Szerokość liter będzie się równała dwóm trzecim ich wysokości; grubość ich będzie się równała jednej szóstej ich wysokości. Litery będą wykonane zwykłem, pełnem pismem, wszystkie tego samego typu i jednakowych rozmiarów; odstęp, równający się połowie szerokości liter, będzie pozostawiony między niemi.

b) Co do liter podkreślonych, kreska będzie tej samej grubości, co i litery i jednakowy odstęp będzie pozostawiony między podstawą liter a górną stroną kreski.

ODDZIAŁ VI.

ODSTĘP MIĘDZY OZNAKĄ IMMATRYKULACJI A OZNAKĄ NARODOWOŚCI.

Gdy oznaka immatrykulacji i oznaka narodowości umieszczone będą razem, winny one być rozdzielone kreską, której długość równa będzie szerokości jednej litery.

ODDZIAŁ VII.

SPOSÓB UTRZYMANIA.

Oznaki narodowości i immatrykulacji będą rozmieszczone możliwie jak najlepiej, przy uwzględnieniu formy statku powietrznego. Oznaki te winny być stale czysto utrzymywane i być zawsze widzialne.

ODDZIAŁ VIII.

TABLICA ZNAKÓW.

Oznaki narodowości każdego z Państw niżej wymienionych stosują się do statków powietrznych jego Dominiów, Kolonji, Państw, pozostających pod protektoratem, Przynależności lub Krajów, przez nie zarządzanych, z tytułu mandatu Związku Narodów.

KRAJ	Oznaka narodowości	OZNAKI IMMATRYKULACJI
Stany Zjedn. Ameryki . . .	N	Wszelkie kombinacje, uczynione stosownie do przepisów paragrafu a tytułu I Aneksu niniejszego, za pomocą 26 liter alfabetu, zgrupowanych po 4, z jedną przynajmniej samogłoską w każdej grupie. Przykład: A D C J, P U R N.
Brytanja	G	
Francja.	F	
Włochy	I	
Japonja.	J	
Boliwia	C	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Kuba.	C	Wszelkie kombinacje z literą C, jako pierwszą literą.
Porjugalja.	C	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Rumunja	C	Wszelkie kombinacje z literą R, jako pierwszą literą.
Urugwaj	C	Wszelkie kombinacje z literą U, jako pierwszą literą.
Czecho-Słowacja.	L	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Gwatemala	L	Wszelkie kombinacje z literą G, jako pierwszą literą.
Liberja	L	Wszelkie kombinacje z literą L, jako pierwszą literą.
Brazylja	P	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Polska	P	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Belgja	O	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Peru	O	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą,
Chiny.	X	Wszelkie kombinacje z literą C, jako pierwszą literą.
Honduras	X	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą.
Serbja-Kroacja-Sławonja . .	X	Wszelkie kombinacje z literą S, jako pierwszą literą.
Haiti.	H	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą,
Siam.	H	Wszelkie kombinacje z literą S, jako pierwszą literą.
Ekwador	E	Wszelkie kombinacje z literą E, jako pierwszą literą.
Grecja	S	Wszelkie kombinacje z literą G, jako pierwszą literą.
Panama.	S	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Hedżas	A	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą.
Nikaragua	A	Wszelkie kombinacje z literą N, jako pierwszą literą.

ANEKS B.

ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI DO LOTU.

Główne warunki, wymagane dla możności wydania świadectwa zdolności do lotu są następujące:

1. Z punktu widzenia bezpieczeństwa, statek powietrzny winien być zbudowany w sposób zadawalający pewne warunki minimalne.

2. Pokaz zadawalający rzeczywistej zdolności do lotu każdego typu statku, poddanego sprawdzeniu, winien być uczyniony przez wzloty próbne, odpowiadające pewnym warunkom minimalnym. Skoro raz typ przyjęty został, inne statki, które uprzednio zbudowane zostały według tego samego wzoru, będą zwolnione od tych prób.

3. Budowa wszelkiego statku powietrznego winna być przyjęta co do materjałów i wykonania. Kontrola nad budową i próbami winna odpowiadać pewnym warunkom minimalnym.

4. Każdy statek powietrzny winien być zaopatrzony w przyrządy niezbędne dla bezpieczeństwa żeglugi.

5. Warunki minimalne, przewidziane w paragrafach od 1 do 3 włącznie, będą uprzednio ustalone przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej. Przedtem każde z Państw układających się ustanowi samo przepisy szczegółowe, którymi kierować się będzie przy wydawaniu świadectw zdolności do lotu, oraz przy przedłużeniu ich mocy.

ANEKS C.

KSIĘGI STATKU.

ODDZIAŁ I.

REJESTR PODRÓŻY.

Rejestr ten winien być prowadzony przez wszystkie statki powietrzne i winien zawierać poniższe dane:

a) Kategorja, do której należy statek powietrzny; oznaki narodowości i immatrykulacji; nazwisko, imiona i miejsce zamieszkania właściciela; nazwisko budowniczego; ładunek pożyteczny statku powietrznego.

b) Oprócz tego, dla każdej podróży:

1° Nazwiska, narodowość i miejsce zamieszkania pilota i każdego z członków załogi;

2° Miejsce, datę i godzinę odlotu, drogę przebytą i wszelkie wypadki w podróży, włącznie z lądowaniem.

ODDZIAŁ II.

REJESTR STATKU.

Rejestr ten obowiązuje tylko statki powietrzne, używane równocześnie do przewozu podróżnych i towarów. Winien zawierać poniższe dane:

a) Kategorja, do której należy statek powietrzny, oznaki immatrykulacji i narodowości; nazwisko, imiona, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela; nazwisko budowniczego i ładunek pożyteczny statku powietrznego.

b) Typ i numer serji motoru; typ śruby z numerem, szybkością i średnicą, jako też nazwiskiem fabrykanta.

c) Typ przyrządu T. S. F., ustawionego na statku powietrznym.

d) Tablica, dająca załodze odpowiedzialnej za działanie i utrzymanie statku powietrznego wszelkie wskazówki pożyteczne co do rozpięcia lin.

e) Pełne i szczegółowe wiadomości techniczne co do poprzedniej działalności statku, wraz z wzlotami próbnymi, rewizjami, zastąpieniem części, naprawami, oraz wszelkiemi robotami tego samego rodzaju.

ODDZIAŁ III.

REJESTR MOTORU.

Rejestr ten jest obowiązujący tylko dla motorów, umieszczonych na statkach powietrznych, używanych do przewozu podróżnych oraz towarów. Specjalny rejestr winien się prowadzić dla każdego motoru i być stale razem z nim. Zawierać on będzie następującym dane.

a) Typ motoru, numer serji; nazwisko budowniczego; siłę i sprawność zwykłą maksymalną motoru, datę wykonania i datę wejścia w użycie;

b) Znak immatrykulacji i typ statków powietrznych, na których motor został umieszczony.

c) Pełne i szczegółowe dane techniczne co do uprzedniej działalności motoru, wraz z wzlotami próbnymi, ilością godzin pracy już odbytej, rewizjami, zastąpieniami, naprawą oraz wszelkiemi robotami tego samego rodzaju.

ODDZIAŁ IV.

REJESTR SYGNAŁÓW.

Rejestr ten jest obowiązujący tylko dla statków powietrznych, używanych do przewozu równocześnie podróżnych i towarów. Winien on zawierać poniższe dane:

a) Kategorję statku powietrznego, — znaki narodowości i immatrykulacji; nazwisko, imiona, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela;

b) Miejsce, datę i godzinę przesyłania lub przyjmowania wszelkich sygnałów;

c) Imię i wskazanie każdej osoby lub każdej stacji, której dano sygnał, lub od której przyjęto.

ODDZIAŁ V.

PROWADZENIE KSIĄG NA STATKU

a) Budowniczy winien, o ile to możliwe, wypełnić i podpisać pierwsze wpisy w księgach statku; dalsze wpisy winny być dokonywane i podpisywane przez pilota lub jakąbądź inną osobę kompetentną.

b) Odpis świadectwa zdolności do lotu winien być przechowywany w kieszonce księgi statku powietrznego;

c) Wszystkie wpisy winny być dokonywane atramentem, wyjąwszy wpisy w rejestrze podróży i w rejestrze Sygnałów; wpisy które mają być dokonane, mogą być najpierw uczynione ołówkiem w księdze bruljonie; lecz winny one być następnie wpisane atramentem do ksiąg statku po upływie 24 godzin. W razie dochodzenia urzędowego można będzie uciekać się do adnotacji w księdze bruljonie.

d) Nie może być żadnych wyskrobań ani też kart podartych w księdze statku;

e) Odpis niniejszej instrukcji winien być wpisany do każdej księgi statku.

BIBLIOTEKA SZKO
NAUK POLITYCZNY
W KRAKOW

ANEKS D.

REGULAMIN DLA ŚWIATEŁ I SYGNAŁÓW. KODEKS ŻEGLUGI POWIETRZNEJ.

OKREŚLENIA.

Wyraz „statek powietrzny" oznacza wszelkie balony, uwiązane lub swobodne, latawce, sterowce i samoloty.

Wyraz „balon" oznacza statek powietrzny bądź uwiązany, bądź swobodny, używający gazu lżejszego od powietrza, jako środka unoszenia się w powietrzu i nie posiadający żadnego własnego środka poruszania się.

Wyraz „sterowiec" oznacza statek powietrzny, używający gazu lżejszego od powietrza, jako środka unoszenia się w powietrzu i mający własne środki poruszania się.

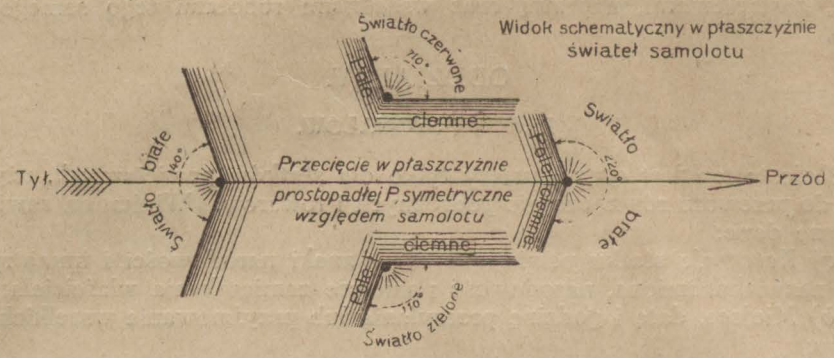
Wyraz „samolot" oznacza wszelkie aeroplany, hydroplany (z pływakami lub pudłem) lub każdy inny statek powietrzny, cięższy od powietrza i mający własne środki poruszania się. Sterowiec będzie uważany za będący „ w ruchu", jeśli nie jest przytwierdzony do gruntu, ani do jakiegobądź przedmiotu, będącego na gruncie lub na wodzie.

ODDZIAŁ I.

REGULAMIN DLA ŚWIATEŁ.

W regulaminie niniejszym wyraz „widzialny" stosowany do świateł znaczy: widzialny w noc ciemną i przy przezroczystem powietrzu. Kąty wi-

dzenia, o których mowa poniżej i które są wyobrażone na poniższym rysunku domniemywają statek powietrzny w położeniu normalnem lotu prostolinijnego i poziomego.



1. Przepisy, dotyczące świateł będą stosowane podczas wszelkiej pogody, od zachodu do wschodu słońca, i w tym czasie nie wolno zapalać żadnych innych świateł, któreby mogły być wzięte za światła obowiązujące dla żeglugi powietrznej. Te ostatnie światła winny nie być oślepiające.

2. Samolot, bądź w powietrzu, bądź manewrujący na ziemi lub na wodzie własnemi środkami mieć będzie następujące światła:

a) Na przodzie światło białe, widzialne pod kątem 220°, przedzielone przez płaszczyznę prostopadłą P, symetrycznie względem samolotu. Światło to winno być widzialne na odległość conajmniej 8 kilometrów;

b) Z prawej strony — światło zielone, umieszczone tak, aby rzucało ku przodowi światło nieprzerwane między dwoma płatami pionowymi, tworzącemi kąt na 110°, z których jeden będzie równoległy płatowi pionowemu, przechodzącemu przez oś długości statku. To światło winno być widzialne na odległość conajmniej pięciu kilometrów;

c) Z lewej strony, światło czerwone, umieszczone tak, aby rzucało ku przodowi światło ciągłe między dwoma płatami pionowymi, tworzącemi kąt na 110°, z których jeden będzie równoległy płatowi pionowemu, przechodzącemu przez oś długości statku. To światło winno być widzialne na odległość conajmniej pięciu kilometrów;

d) Te światła boczne zielone i czerwone, będą umieszczone w ten sposób, aby światło zielone nie było widzialne z lewej strony samolotu, ani światło czerwone z prawej.

e) Na tylnej części i możliwie najdalej, białe światło zwrócone ku tyłowi i widzialne na odległość conajmniej pięciu kilometrów, w odcinku na 140°, podzielonym na dwie równe części przez płat prostopadły, przechodzący przez oś długości statku;

f) Jeśli dla zastosowania przepisu powyższego jedyne światło winno być zastąpione przez kilka świateł, pole widzenia każdego z nich będzie ograniczone w taki sposób, aby tylko jedno światło było widzialne naraz.

3. Przepisy, odnoszące się do świateł samolotów będą stosowane do sterowców z następującemi zmianami:

a) Wszystkie światła będą zdwojone, światła z przodu i z tyłu prostopadle a światła boczne poziomo na linji równoległej do osi sterowca;

b) Światła każdej pary z przodu i z tyłu będą widzialne jednocześnie. Odległość między dwoma światłami tejże pary winna wynosić nie mniej, niż dwa metry.

4. Sterowiec przyholowany winien być zaopatrzony w światła, wymienione w paragrafie 3° i oprócz tego w światła, wymienione w § 6, dla sterowców unieruchomionych.

5. *a)* Samolot lub sterowiec, unoszący się bez możności kierowania nim, nad powierzchnią wody, to jest niezdolny do kierowania według przepisów rozporządzenia dla uniknięcia zderzeń na morzu, winien być zaopatrzony w dwa czerwone światła, odległe conajmniej na dwa metry, umieszczone jedno nad drugiem i w ten sposób, aby były widzialne we wszystkich kierunkach na odległość conajmniej trzech kilometrów.

b) Statek powietrzny, w warunkach wyżej wymienionych, nie potrzebuje mieć, o ile jest nieruchomy, świateł bocznych, lecz podczas lotu winien je posiadać.

6. Sterowiec, który z jakiejkolwiek przyczyny jest unieruchomiony, lub który dobrowolnie wstrzymał swoje motory, winien oprócz innych świateł wymienionych, ukazywać w sposób bardzo widoczny, jedno ponad drugiem

dwa czerwone światła, oddzielone odległością conajmniej 2-ch metrów i widzialne ze wszystkich kierunków na odległości conajmniej 3-ch kilometrów. W dzień sterowiec przyholowany i którym z jakiejkolwiekbądź przyczyny kierować nie można, winien ukazywać w sposób bardzo widoczny dwie kule lub przedmioty czarne o 60 centymetrach średnicy, umieszczone jeden nad drugim i oddzielone od siebie przestrzenią conajmniej 2-ch metrów.

Sterowiec nieruchomy lub w ruchu, z motorami dobrowolnie zatrzymanemi, winien w dzień ukazywać w sposób bardzo widoczny kulę lub czarny przedmiot, mający 60 centymetrów średnicy i winien być uważany przez inne statki powietrzne za unieruchomiony.

7. Balon wolny winien być zaopatrzony w światło błyszczące białe, umieszczone na 5 metrów conajmniej pod łódką i widzialne we wszystkich kierunkach z odległości conajmniej 3-ch kilometrów.

8. Balon uwięziony winien posiadać umieszczone, jak białe światło, wymienione w paragrafie 7 i na miejscu tego światła, trzy światła, umieszczone pionowo w odległości conajmnej 2-ch metrów jedno od drugiego.

Światło w środku winno być białe, dwa drugie czerwone; wszystkie trzy światła winny być widzialne we wszystkich kierunkach z odległości conajmniej 3-ch kilometrów.

Oprócz tego, lina winna być zaopatrzona, co każde 300 metrów, począwszy od łódki, w grupy z trzech świateł, umieszczonych jak wymienione powyżej. Oprócz tego przedmiot, do którego balon jest przymocowany do gruntu, winien być zaopatrzony w grupę podobnych świateł, wskazujących jego położenie.

W dzień lina winna być zaopatrzona w umieszczone tak samo, jak grupy świateł wymienione wyżej i na ich miejscu worki wietrzne o średnicy conajmniej $0^m,20$ i długości 2 metrów, oznaczone pasami na przemian białemi i czerwonemi, szerokości $0^m,50$.

9. Sterowiec, przymocowany blizko gruntu winien posiadać światła, wymienione w paragrafach 2^0 a) i e) i 3^0.

Oprócz tego, jeśli umocowany jest daleko od gruntu, sterowiec, lina i przedmiot, do którego on jest przytwierdzony, czy to we dnie czy w nocy, winny być odznaczone tak, jak to powiedziano w § 8.

Kotwice żeglarskie albo pływaki, używane przez sterowce dla zatrzymywania się na morzu, będą wolne od stosowania tych przepisów.

10. Samolot, zatrzymany na ziemi, lub na wodzie, ale który nie zarzucił kotwicy ani na ziemi, ani na morzu, winien być zaopatrzony w światła, wymienione w § 2^0.

11. Dla uniknięcia zderzeń z okrętami:

a) Samolot na kotwicy lub zatrzymany na wodzie, winien być zaopatrzony z przodu w najwidoczniejszem miejscu w białe światło, widzialne zewsząd, na odległości conajmniej 2-ch kilometrów;

b) Samolot długości 50 metrów i więcej, na kotwicy lub zatrzymany na wodzie, winien mieć z przodu światło analogiczne do wymienionego wyżej, i drugie, umieszczone z tyłu, lub blizko tyłu, conajmniej o 5 metrów poniżej przedniego światła.

Przez „długość" samolotu rozumie się całkowitą odległość między jego dwoma końcami.

c) Samoloty, mające 50 metrów i więcej obwodu, stojące na kotwicy lub zatrzymane na wodzie, winny posiadać prócz tego na każdym końcu dolnego skrzydła, światło, umieszczone tak, jak to wskazano w paragrafie a) artykułu niniejszego.

Przez „obwód" samolotu rozumie się jego szerokość maximum.

12. Jeśli podczas nocy zgaśnie jedno z wymienionych świateł, statek powietrzny winien lądować, jak tylko będzie mógł to uczynić bez niebezpieczeństwa.

13. W żadnym razie przepisy, wymienione wyżej, nie mogą stać na przeszkodzie stosowaniu regulaminów specjalnych, wydanych przez jakiebądź Państwo, co do świateł dodatkowych sygnałowych lub położenia dla statków powietrznych wojskowych lub dla statków powietrznych, lecących w szyku. Nie będą one również przeszkodą przy używaniu sygnałów rekonesansowych, przyjętych przez właściciela statku powietrznego za zezwoleniem jego rządu i należycie zarejestrowanych i ogłoszonych.

ODDZIAŁ II.

REGULAMIN DLA SYGNAŁÓW.

14. a) Statek powietrzny, który chce lądować nocą na aerodromie, posiadającym straż, winien, zanim to uczyni, wypuścić zieloną rakietę

Véry lub dawać sygnały przerywane zieloną lampą. Oprócz tego, za pomocą międzynarodowego alfabetu Morse'a winien będzie utworzyć grupę liter, stanowiących jego sygnał wzywający.

b) Zezwolenie na wylądowanie dane mu będzie z ziemi, przez powtórzenie tego samego sygnału wzywającego, po którym nastąpi wypuszczenie rakiety zielonej Véry lub syggnałów, przerywanych przy pomocy zielonej lampy.

15. Rakieta czerwona lub światło czerwone na ziemi, oznaczać będzie, że statek powietrzny nie powinien lądować.

16. Statek powietrzny, zmuszony lądować nocą, winien, zanim to uczyni, wypuścić rakietę czerwoną Véry, lub dawać swemi żeglarskiemi światłami szereg sygnałów krótkich i przerywanych.

17. Gdy statek powietrzny w niebezpieczeństwie żądać będzie ratunku, winien używać w tym celu, bądź razem, bądź oddzielnie niżej wymienionych sygnałów:

a) Sygnału międzynarodowego S. O. S., dawanego za pomocą sygnałów optycznych lub radjograficznych;

b) Sygnału na trwogę, dawanego za pomocą chorągiewek N. C. alfabetu międzynarodowego;

c) Sygnału na odległość, utworzonego z kwadratowej chorągiewki z kulą lub czemś podobnem, bądź nad nią, bądź pod nią;

d) Dźwięku ciągłego, wydawanego przez jaki bądź dźwięczny przyrząd;

e) Sygnału, dawanego za pomocą następujących po sobie w krótkich odstępach czasu wypuszczanych rakiet białych Véry.

18. Dla zawiadomienia samolotu, iż znajduje się w blizkości strefy zakazanej i winien zmienić kierunek drogi, będzie się używało niżej wymienionych sygnałów:

a) W dzień, trzech pocisków, rzuconych co 10 sekund, i których wybuchy wytworzą trzy obłoki dymu białego, wskazującego kierunek, w którym statek powietrzny dążyć winien;

b) W nocy, trzech pocisków, rzucanych co 10 sekund, i których wybuchy wytworzą białe gwiazdy, rozsiane w kierunku, w którym statek powietrzny dążyć winien.

19. Aby statkowi powietrznemu wydać rozkaz lądowania, używać się będzie następujących sygnałów:

a) W dzień, trzech pocisków, rzucanych co 10 sekund, których wybuchy wydadzą obłok dymu czarnego lub żółtego;

b) W nocy, trzech pocisków, rzucanych co 10 sekund, których wybuchy wytworzą światła lub gwiazdy czerwone.

Oprócz tego, jeśli się chce przeszkodzić lądowaniu innego samolotu, niż upatrzony, skierowuje się ku temu ostatniemu, za pomocą reflektora nieprzerwany rzut światła.

20. a) W razie, gdyby mgła i opar uczyniły niewidzialnym aerodrom, można z niego dawać sygnały balonem, służącym za znak kotwiczny powietrzny lub wszelkiemi innemi przyjętemi sposobami.

b) W razie mgły, oparu, opadu śniegu, lub wielkiego deszczu, bądź w dzień, bądź w nocy, statek powietrzny, na wodzie, winien wydawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) Jeśli nie jest ani na kotwicy, ani uwiązany na linie, dźwięk w odstępach czasu 2-ch minut najwyżej, polegający na dwóch wezwaniach, trwających około 5 sekund w odstępach czasu około sekundy;

2) Jeśli jest na kotwicy lub na linie — szybkie dźwięki dzwonu lub gongu, dostatecznie silne, trwające około 5 sekund, w odstępach czasu najwyżej 1 minuty.

ODDZIAŁ III.

KODEKS ŻEGLUGI POWIETRZNEJ.

21. Samoloty winny zawsze ustępować z drogi balonom, uwiązanym lub wolnym i sterowcom. Sterowce winny zawsze ustępować z drogi balonom, bądź uwiązanym, bądź swobodnym.

22. Sterowiec, którym już kierować nie można, winien być uważany za balon wolny.

23. Przy sprzyjających okolicznościach można przewidzieć niebezpieczeństwo zderzenia z innym statkiem powietrznym, obserwując starannie kierunek i pochyłość drogi tego ostatniego. Jeśli ani jeden, ani drugi z tych dwóch czynników nie podlega znacznym zmianom, zderzenie należy uważać za możliwe.

24. Pod wyrażeniem „niebezpieczeństwo zderzenia się" rozumie się wszelkie niebezpieczeństwo, wywołane przez zbytnie zbliżenie dwóch statków

powietrznych. Wszelki statek powietrzny, któremu powyższe przepisy nakazują oddalić się od innego statku powietrznego dla uniknięcia zderzenia, winien utrzymać się w dostatecznej od niego odległości, biorąc pod uwagę okoliczności faktyczne.

25. Stosując się do prawideł co do niebezpieczeństw zderzeń, zawartych w paragrafie 24, statek powietrzny motorowy winien zawsze działać według przepisów, ustanowionych w paragrafach 22 i następnych, gdy tylko spostrzeże, iż lecąc w danym kierunku przelatywałby w odległości mniej, niż dwustu metrów od innego statku powietrznego.

26. Gdy dwa statki powietrzne spotykają się przodem, lub prawie przodem, każdy z nich winien odsunąć się ku prawej stronie od siebie.

27. Gdy dwa statki powietrzne motorowe kierują się po drogach, które się krzyżują, statek powietrzny, który widzi drugi po swej prawej stronie, winien ustąpić z drogi temu ostatniemu.

28. Statek powietrzny, doścignąjąc drugi, winien, aby go wyminąć, odsunąć się od tego ostatniego, skręcając ze swej drogi na prawo, a nie opuszczając się ku dołowi.

Jeśli statek powietrzny natrafi na inny statek, lecąc w kierunku pochyłym więcej niż na 110 stopni względnie do kierunku tamtego, to znaczy, znajduje się odnośnie do tamtego w położeniu takiem, że w nocy nie mógłby rozróżnić żadnych świateł bocznych tego statku, będzie uważany za taki, który chce wyminąć ten ostatni i żadna późniejsza zmiana kierunku, w którym lecą oba statki powietrzne, nie będzie mogła upoważnić do mniemania, iż pierwszy chce wyminąć drugi, podług niniejszego regulaminu, lub do zwolnienia go z obowiązku trzymania się w odległości od doścignięgo statku, dopóki w zupełności nie wyminie tego ostaniego.

Ponieważ w dzień statek powietrzny, wymijający w wyżej wymienionych okolicznościach, nie może zawsze wiedzieć z wszelką pewnością, czy jego droga przejdzie przed, czy za tamtym statkiem, winien on w razie wątpliwości uważać się za będący w położeniu statku, który wymija drugi i usunąć się z drogi, po której leci ten ostatni.

29. Gdy regulamin niniejszy przepisuje jednemu z dwóch statków powietrznych ustąpić z drogi drugiemu, ten ostatni winien utrzymywać się w pierwotnym kierunku i szybkości. Gdy jednakże, wskutek mgły lub jakiejbądź innej przyczyny, obydwa statki znajdują się tak blisko jeden od drugiego, iż zderzenia nie można uniknąć przez działanie pierwszego, statek doścignięty winien powziąć inicjatywę działania w sposób najskuteczniejszy dla uniknięcia zderzenia.

30. Każdy statek powietrzny, obowiązany, stosownie do niniejszego regulaminu do usunięcia się z drogi drugiego statku, winien, o ile to możliwe, unikać przecięcia mu drogi z przodu.

31. Wszelki statek powietrzny, lecący drogą powietrzną, urzędownie uznaną, winien utrzymywać się po prawej stronie tej drogi, jeśli to jest możliwe i nie grozi niebezpieczeństwem.

32. Żaden statek powietrzny, mający wznieść się ponad ziemię lub morze, nie powinien próbować wzlecieć, jeśli zachodzi niebezpieczeństwo zderzenia z innym statkiem lądującym.

33. Wszelki statek powietrzny, znajdujący się w chmurze, we mgle, w oparze, lub innych warunkach złej widzialności, winien działać ostrożnie, licząc się starannie z istniejącemi okolicznościami.

34. Stosując się do tych przepisów, nie trzeba jednakże zapoznawać takich niebezpieczeństw żeglugi powietrznej i zderzeń, lub wszelkich innych okoliczności, które wywołałyby konieczność uchylenia się od nich dla uniknięcia natychmiastowego niebezpieczeństwa.

ODDZIAŁ IV.

BALAST.

35. Zabrania się zrzucania ze statku w powietrzu innego balastu, prócz piasku lub wody.

ODDZIAŁ V.

PRZEPISY, DOTYCZĄCE ŻEGLUGI POWIETRZNEJ PONAD LUB W BLIZKOŚCI AERODROMÓW.

36. W każdym aerodromie na wyniosłym punkcie winna być wywieszona chorągiew, wskazująca statkom powietrznym, które chcą na nim lądować, lub z niego wzlecieć i zmuszone są uczynić zwrot, iż zwrot ten winien

być uczyniony na lewo, t. j. w kierunku przeciwnym ruchowi wskazówek zegarka, lub na prawo (kierunek ruchu wskazówek zegarka), stosownie do koloru chorągwi. Biała chorągiew wskazywać będzie, iż zwrot winien być uczyniony na prawo, i w tym razie chorągiew winna ciągle pozostawać na prawo od samolotu, t. j. ze strony, mającej zielone światło; tak samo czerwona chorągiew oznaczać będzie, iż samolot winien skręcić na lewo i czerwona chorągiew pozostawać winna z lewej strony, zaopatrzonej w czerwone światło samolotu.

37. Samolot, wzlatujący z aerodromu nie powinien skręcać na odległości mniejszej, niż na 500 metrów od punktu najbliższego od jego obwodu, a jeśli skręca, winien to uczynić, stosując się do przepisów, ustanowionych w poprzednim paragrafie.

38. Każdy samolot, unoszący się między 500 a 1000 metrów odległości od punktu najbliższego od aerodromu, winien stosować się do przepisów, dotyczących zwrotów, wyżej ustanowionych, o ile nie znajduje się on na wysokości powyżej 2000 metrów.

39. Lądowania akrobatyczne zakazane są na aerodromach Państw układających się, otwartych dla stosunków międzynarodowych. Zabrania się samolotom oddawać się ćwiczeniom akrobatycznym na odległości mniejszej, niż 2000 metrów od punktu najbliższego od którego z tych aerodromów.

40. W każdym aerodromie kierunek wiatru winien być jasno wskazany za pomocą jednego lub kilku sposobów uznanych, takich, jak T lądowania, worek wietrzny, dym i t. p.

41. Wszelki samolot, wzlatujący z aerodromu, użytkowanego w stosunkach międzynarodowych, lub lądujący na nim, winien to czynić pod wiatr, o ile niema przeszkody, spowodowanej przez położenie miejscowości.

42. Jeśli dwa samoloty zbliżają się równocześnie do aerodromu, aby lądować na nim, samolot, będący wyżej, winien działać tak, aby uniknąć samolotu, lecącego niżej i przy lądowaniu zastosuje się do prawideł paragrafu 28 co do wymijania.

43. Pozostawiona być winna wolna droga dla wszelkiego samolotu, próbującego lądować na aerodromie po daniu sygnałów na trwogę.

44. Każdy aerodrom winien być wewnętrznie podzielony na trzy strefy względnie do obserwatora, stojącego przodem do wiatru. Strefa prawa winna być strefą odlotu, a strefa lewa — strefą lądowania; między temi dwiema strefami winna być strefa obojętna. Samolot, który chce lądować, winien to uczynić możliwie najbliżej strefy obojętnej, lecz umieściwszy się na lewo od każdego innego samolotu, któryby już wylądował. Zwolniwszy biegu, lub przestawszy toczyć się po ziemi, samolot winien udać się natychmiast na strefę obojętną. Również samolot wzlatujący winien to czynić w części najbardziej odsuniętej na prawo od strefy odlotu, jednakże utrzymując się stanowczo na lewo od wszelkiego innego samolotu wzlatującego, lub wzlecieć mającego.

45. Żaden samolot nie może zaczynać wzlotu, póki samolot, który go poprzedza nie opuści całkowicie aerodromu.

46. Przepisy powyższe winny się stosować również do lądowania w nocy na aerodromach; będą dawane wówczas następujące sygnały:

a) Czerwone światło wskazywać będzie, iż zwroty odbywać się winny na lewo; zielone światło ostrzegać będzie, iż winny one dokonywać się na lewo (patrz § 36). Strefa prawa będzie oznaczona białemi światłami, rozmieszczonemi w taki sposób, aby utworzyły odwrócone L lub szubienicę; strefa lewa wskazana będzie w taki sam sposób. Obie szubienice ustawione będą tyłem do siebie i w ten sposób, iżby długie ramiona wskazywały granice strefy obojętnej. Lądowania odbywać się winny niezmiennie w kierunku długiego ramienia i idąc ku krótkiemu bokowi. Światło, umieszczone na końcu długiego ramienia, winno zajmować punkt najbliższy od obwodu, na którym samolot może lądować bez niebezpieczeństwa.

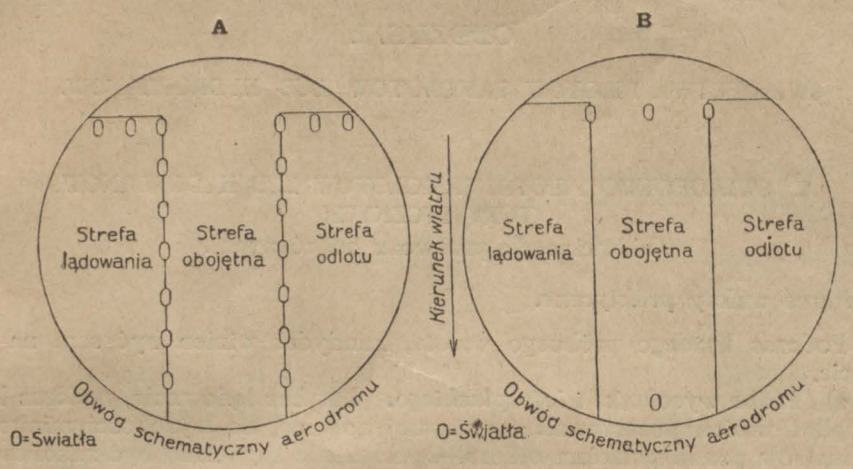
Światła, idące w kierunku krótkich ramion, wskazywać winny drugi kraniec terenu, na którym lądowanie odbywać się może ze wszelkiem bezpieczeństwem. Samolot zatem nie powinien przekroczyć krótkiego ramienia szubienicy (Patrz rysunek A).

b) Dla zaoszczędzenia światła i personelu można użyć systemu następującego:

Ze strony wystawionej na wiatr ustawione będą dwa światła w taki sposób, by wskazywały krańce strefy obojętnej, określonej w § 44, przyczem linja, łącząca światła, winna stanowić kąt prosty z kierunkiem wiatru. Dwa inne światła winny być rozmieszczone, jak następuje: jedno na środku prawej linji, łączącej dwa pierwsze; drugie na krańcu aerodromu ze strony przeciw-

nej i na linji równoległej do kierunku wiatru, przeprowadzonego przez poprzednie światło, tak, aby ta linja równoległa szła po linji osi strefy obojętnej (Patrz rysunek B).

Światła dodatkowe mogą być symetrycznie rozmieszczone wzdłuż krańców strefy obojętnej i na krańcach linji wzlotu i lądowania, na linji, łączącej wszystkie trzy światła ze strony wystawionej na wiatr.



47. Żaden balon na linie, samolot lub sterowiec na kotwicy nie może, bez specjalnego zezwolenia, wznosić się w pobliżu aerodromu, wyjąwszy w wypadkach przewidzianych w § 20.

48. Znaki lub sygnały stosowne będą rozmieszczone na wszelkich stałych przeszkodach, niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej, w strefie pięciusetmetrowej szerokości wokoło wszystkich aerodromów.

VI.

ZASADY OGÓLNE.

49. Wszelki statek powietrzny, działający na wodzie o własnych siłach, winien stosować się do zatwierdzonego regulaminu w celu uniknięcia zderzenia na morzu i, co zatem idzie, winien być uważany za statek parowy: lecz będzie zaopatrzony jedynie w światła, oznaczone w niniejszym Regulaminie, a nie w światła, przewidziane przez Regulaminy morskie dla statków parowych, oprócz tego, wyjąwszy w wypadkach, wyszczególnionych w §§ 17 i 20, wyżej przytoczonych, nie będzie używał sygnałów dźwiękowych, wyszczególnionych w tych ostatnich Regulaminach. Nie uważa się też, by słyszał te sygnały.

50. Żaden z przepisów niniejszego Regulaminu nie może być powoływany dla zwolnienia statku powietrznego lub jego właściciela, pilota lub jego załogi, od skutków zaniedbania bądź użycia świateł i sygnałów, bądź w służbie strażniczej, bądź w zachowaniu prawideł żeglugi powietrznej w czasie zwykłym, lub przy specjalnych okolicznościach rozpatrywanego wypadku.

51. Żaden z wyżej wymienionych przepisów nie może być również powoływany na usprawiedliwienie w razie przekroczenia specjalnych regulaminów, ustanowionych i ogłoszonych w sposób właściwy, dotyczących krążenia statków powietrznych w pobliżu aerodromów lub innych miejsc; stosowanie się do tych regulaminów będzie obowiązujące dla wszystkich właścicieli, pilotów i załogi statków powietrznych.

ANEKS E.

WARUNKI MINIMALNE, NIEZBĘDNE DO OTRZYMANIA ŚWIADECTWA PILOTA LUB LOTNIKA.

ODDZIAŁ I.

ŚWIADECTWA PILOTÓW SAMOLOTÓW LUB HYDROPLANÓW.

A. ŚWIADECTWO PILOTA, SAMOLOTÓW LUB HYDRPLANÓW. TURYSTYCZNYCH.
(nieważne dla przewozu podróżnych).

1. *Próbne wzloty praktyczne.*

Podczas każdego próbnego wzlotu, kandydat winien być sam na samolocie.

a) *Próba wysokości i lotu płaskiego.* Lot bez lądowania, podczas którego pilot winien pozostawać, conajmniej godzinę, na wysokości minimum 2000 metrów ponad punktem odlotu. Opuszczenie się winno być zakończone lotem płaskim, po zatrzymaniu motorów na 1500 metrów ponad miejscem lądowania. Lądowanie odbędzie się bez puszczenia w ruch motoru i w promieniu co najwyżej 150 metrów wkoło punktu, wyznaczonego z góry przez egzaminatorów.

b) *Próba zręczności.* Wzlot bez lądowania wkoło dwóch masztów (lub dwóch znaków kotwicznych), umieszczonych o 500 metrów jeden od drugiego i z zataczaniem serji pięciu ósemek (8), czyniąc każdy skręt wokoło jednego z dwóch masztów (lub znaków kotwicznych). Wzlot ten winien odbywać się na wysokości mniejszej, niż 200 metrów ponad ziemią (lub wodą), nie dotykając ziemi (lub wody).

Lądowanie odbędzie się:

1° Przy ostatecznem zatrzymaniu motoru lub motorów, najpóźniej, gdy statek powietrzny dotyka ziemi (lub wody);

2° Przy zatrzymaniu statku powietrznego mniej, niż o 50 metrów od punktu, wyznaczonego przez samego kandydata przed wzlotem.

2. *Wiadomości specjalne.*

Regulamin dla Świateł i Sygnałów i Kodeksu Powietrznego. Przepisy żeglugi powietrznej ponad i w bliskości aerodromów. Praktyczna znajomość międzynarodowego ustawodawstwa żeglugi powietrznej.

B. ŚWIADECTWO PILOTA SAMOLOTU LUB HYDROPLANU, SŁUŻĄCEGO DO PRZEWOZU PODRÓŻNYCH.

1. *Próbne wzloty praktyczne.*

Przy każdym wzlocie próbnym kandydat winien być sam na samolocie.

a) Próby wysokości, lotu płaskiego i zręczności są te same, co i wymagane dla otrzymania świadectwa pilota statku turystycznego. Kandydaci, posiadający już to świadectwo, nie są obowiązani podlegać po raz drugi tym próbom.

b) Próba wytrwałości conajmniej na trzysta kilometrów ponad ziemią lub ponad morzem, z ostatecznym powrotem do miejsca odlotu. Podróż ta winna odbyć się na jednym i tym samym aerodromie, w przeciągu 8 godzin. Będzie ona obejmowała dwa obowiązujące lądowania (z zupełnem zatrzymaniem statku), poza miejscem wzlotu, w miejscach, wyznaczonych z góry przez egzaminatorów.

Przed odlotem, kandydat będzie powiadomiony o drodze, którą ma lecieć i zaopatrzony w potrzebną mapę. Egzaminujący zadecydują, czy droga została prawidłowo przebyta.

c) *Wzlot nocą:*

Lot trzydziestominutowy, adbyty na wysokości conajmniej pięciuset metrów. Wzlot ten może się zacząć conajmniej w dwie godziny po zachodzie słońca; zakończony być ma przynajmniej na dwie godziny przed wschodem.

2. *Egzamin techniczny.*

Kandydat, po odbyciu zadawalniająco egzaminu praktycznego, będzie wezwany do zdania egzaminu z następujących przedmiotów:

a) *Samoloty i hydroloty:*

Znajomość teoretyczna praw oporu powietrza i wpływu jego na powierzchnie skrzydeł i płaty ogona, na stery kierownicze i głębokości, oraz na śruby; funkcje różnych części statku powietrznego i ich kierowanie.

Montowanie samolotów i ich różnych części.

Ćwiczenia praktyczne i regulowania.

b) *Motory:*

Znajomość ogólna motorów spalinowych i funkcji ich różnych części; wiadomości ogólne o budowie, składaniu, przystosowaniu i cechach charakterystycznych motorów awiacyjnych.

Przyczyny złego funkcjonowania motorów; przyczyny zatrzymania lotu.

Egzamin praktyczny z bieżących reperacji.

c) *Wiadomości specjalne:*

Regulamin Świateł i Sygnałów, Kodeks powietrzny i Regulamin Żeglugi powietrznej ponad i w pobliżu aerodromów.

Znajomość praktyczna specjalnych warunków żeglugi powietrznej i międzynarodowego ustawodawstwa żeglugi powietrznej.

Odczytywanie map, orjentacja; oznaczanie punktów, meteorologja elementarna.

UWAGI.

Ćwiczenia praktyczne winny być ukończone najdalej w przeciągu miesiąca. Mogą się odbywać w jakimkolwiek porządku, każdego można probować dwukrotnie. Winny one być poświadczone przez egzaminatorów upełnomocnionych w sposób właściwy, którzy złożą o nich sprawozdanie władzom właściwym.

Raporty urzędowe powinny wzmiankować o zaszłych wypadkach, szczególnie odnośnie do lądowania. Przed każdem ćwiczeniem kandydaci winni przedstawić egzaminatorom niezaprzeczalne dowody tożsamości.

Barograf winien być zabierany na wszystkie ćwiczenia praktyczne i arkusz, podpisany przez egzaminatorów, dołączony będzie do ich sprawozdania.

Piloci, posiadający świadectwo wojskowe, mieć będą prawo do otrzymania świadectwa pilota turysty, lecz dla otrzymania świadectwa pilota statku powietrznego, służącego do przewozu publicznego, będą oni musieli uprzednio złożyć egzaminy techniczne z żeglugi, wymienione w Tytule B, 2 (c).

II.

ŚWIADECTWO PILOTA BALONU WOLNEGO.

1. *Ćwiczenia praktyczne:*

Kandydat winien odbyć trzy wzloty następujące:

1. W dzień: Trzy wzloty wywiadowcze;
   Jeden wzlot, prowadzony przez niego pod dozorem instruktora;
   Jeden wzlot, będąc sam w balonie;
2. W nocy: Jeden wzlot, będąc sam w balonie.

Każdy wzlot winien trwać przynajmniej dwie godziny.

2. *Egzamin teoretyczny:*

Elementarne zasady aerostatyki i meteorologji.

3. *Wiadomości specjalne:*

Znajomość ogólna balonów i ich przynależytości, nadymanie, regulowanie lotu, kierunek lotu, przyrządy, środki ostrożności jakie przedsięwziąć należy przed zimnem oraz na znacznej wysokości.

Międzynarodowy Regulamin dla Świateł i Sygnałów Powietrznych, Kodeks Żeglugi Powietrznej, Przepisy o Żegludze Powietrznej ponad i w pobliżu aerodromów.

Znajomość praktyczna Międzynarodowego Ustawodawstwa Żeglugi Powietrznej. Odczytywanie map i orjentacja.

III.

ŚWIADECTWO PILOTA STEROWCA.

Każdy pilot sterowca winien posiadać świadectwo pilota balonu wolnego.

Są trzy klasy pilotów sterowców:

Posiadacz świadectwa pierwszej klasy może kierować wszelkiemi rodzajami sterowców.

Posiadacz świadectwa drugiej klasy może kierować sterowcami zawartości niemniej niż 20.000 metrów kubicznych;

Posiadacz świadectwa trzeciej klasy może kierować sterowcami, mającemi niemniej niż 4.000 metrów kubicznych zawartości.

Wszyscy oficerowie piloci sterowców wojskowych lub marynarki mają prawo do świadectw trzeciej klasy.

Wszyscy oficerowie piloci sterowców wojskowych lub marynarki, którzy kierowali sterowcami, mającemi powyżej 6000 metrów kubicznych, mają prawo do swiadectwa pierwszej klasy.

WARUNKI WYMAGANE NA ŚWIADECTWO TRZECIEJ KLASY.

1. *Ćwiczenia praktyczne:*

a) Dwadzieścia wzlotów poświadczonych (z których trzy nocne), odbytych na sterowcu, każdy przytem wzlot winien trwać conajmniej godzinę. W czterech z tych wzlotów przynajmniej, kandydat, pod dozorem oficera kierującego sterowcem, winien sam prowadzić balon podczas całego lotu łącznie z odlotem i lądowaniem.

b) Podróż conajmniej 100 kilometrowa podług planu, ustalonego z góry, zakończona lądowaniem w nocy. Podróż ta będzie odbyta z inspektorem urzędowym na statku.

2. *Egzamin teoretyczny:*

Aerostatyka i meteorologja, gęstość gazów, prawo Mariotte'a i Gay-Lussac'a, ciśnienie barometrycznej, prawo Archimedesa, ściśliwość gazów; wykładnia i korzystanie z wyjaśnień i map meteorologicznych.

Własności fizyczne i chemiczne gazów lekkich i materjałów, używanych przy budowie sterowców.

Teorja ogólna sterowców.

Własności dynamiczne ciał, będących w ruchu w powietrzu.

3. *Znajomości ogólne:*

Elementarna znajomość motorów spalinowych.

Elementarna żegluga, używanie busoli kompasu, sposób lądowania w oznaczonym punkcie.

Nadymanie, składanie części statku, regulowanie lotu, manewrowanie, kierowanie i przyrządy.

WARUNKI WYMAGANE NA ŚWIADECTWO DRUGIEJ KLASY.

1. *Ćwiczenia praktyczne:*

Każdy kandydat na świadectwo drugiej klasy winien posiadać świadectwo trzeciej klasy, oraz odbyć conajmniej cztery miesiące służby, w charakterze pilota trzeciej klasy na sterowcu; nadto, winien, jako pilot trzeciej klasy, na sterowcu, mającym ponad 6000 metrów kubicznych, odbyć conajmniej dziesięć wzlotów, podczas, których pod dozorem oficera dowódcy sam kierować będzie sterowcem podczas całego lotu, ze wzlotem i lądowaniem łącznie.

2. *Egzamin teoretyczny:*

Znajomość głębsza przedmiotów wymienionych w programie na otrzymanie świadectwa trzeciej klasy.

WARUNKI WYMAGANE NA ŚWIADECTWO PIERWSZEJ KLASY.

Ćwiczenia praktyczne:

Każdy kandydat na świadectwo pierwszej klasy winien posiadać świadectwo drugiej klasy i odbyć przynajmniej dwa miesiące służby czynnej, w charakterze pilota drugiej klasy na sterowcu; nadto winien odbyć, jako pilot drugiej klasy, na sterowcu ponad 20.000 metrów kubicznych przynajmniej pięć wzlotów, podczas których pod dozorem oficera dowódcy sam kierować będzie sterowcem podczas całego wzlotu, ze wzlotem i lądowaniem łącznie. Każdy lot winien trwać conajmniej godzinę, przyczem wszystkie pięć lotów winny trwać conajmniej piętnaście godzin.

Egzamin teoretyczny:

Taki sam jak na świadectwo 2-ej klasy.

IV.

ŚWIADECTWO NA LOTNIKA.

Każdy statek powietrzny, przeznaczony do przewozu podróżnych, zabierający ponad 10 osób i mający odbyć nieprzerywaną podróż ponad ziemią, między dwoma punktami, odległymi więcej niż 500 kilometrów jeden od drugiego, lub podróż nocną, albo też podróż nad morzem, pomiędzy dwoma punktami, odległymi o 200 kilometrów od siebie, winien mieć oficera lotnika, posiadającego świadectwo, wydane mu po odbyciu egzaminu praktycznego i teoretycznego z następujących przedmiotów:

1. *Astronomja praktyczna:*

Obroty rzeczywiste i pozorne ciał niebieskich. Rozmaite wyglądy sklepienia niebieskiego.

Kąt godzinowy, czas średni, czas rzeczywisty, czas astronomiczny.
Kształt i wymiary ziemi.
Globusy i mapy nieba.
Metody określania długości, szerokości, czasu i azimut.

2. *Żegluga powietrzna:*

Mapy ziemi i mapy morza, ich odczytywanie.
Kompas, zmiany, pochylenie, południk magnetyczny.
Plan podróży, określenie początku kompasu i poprawki, porównanie kompasów (techniczne i praktyczne).
Obliczanie kątów.
Żegluga z obrachowaniem drogi przebytej, obliczanie względnej szybkości, zboczenie statku powietrznego, tablice poprawek.
Sekstanty, regulowanie ich.
Chronometry, poprawki i porównania.
Znajomość pogody czyli Nautical Almanac.
Oznaczenie punktu za pomocą obliczania kątów i wysokości gwiazd.
Żegluga powietrzna po łuku wielkiego koła.
Przyrządy do żeglugi powietrznej.

3. *Znajomości ogólne:*

Międzynarodowe regulaminy żeglugi powietrznej i morskiej.
Prawodawstwo międzynarodowej żeglugi powietrznej.
Znajomość praktyczna meteorologji i posługiwanie się mapami meteorologicznemi.

V.

ŚWIADECTWO LEKARSKIE.

Międzynarodowe warunki medyczne zdolności do żeglugi powietrznej.

1. Dla otrzymania licencji, bądź jako pilot, bądź jako oficer lotnik bądź jako mechanik statku powietrznego, przeznaczonego do przewozu podróżnych, każdy kandydat winien stawić się, aby się poddać oględzinom przed lekarzami, specjalnie wyznaczonymi i upoważnionymi do tego przez Państwo układające się, do którego należy.

2. Oględziny lekarskie, tak dla selekcji wstępnej, jak i dla perjodycznego przeglądu personelu żeglującego, dotyczyć winny następujących warunków zdolności fizycznych i umysłowych:

a) obciążeń dziedzicznych i osobistych, a w szczególności, równowagi systemu nerwowego. Brak zaburzeń umysłowych lub jakiejbądź wady umysłowej czy fizycznej, mogącej szkodzić bezpieczeństwu żeglugi powietrznej;

b) Piloci i oficerowie lotnicy, przyjęci do przewozu podróżnych, winni mieć przynajmniej dziewiętnaście lat;

c) *Oględziny chirurgiczne, ogólne.* — Lotnik czy aeronauta winien nie mieć żadnej rany, nie przechodzić żadnej operacji, nie przedstawiać żadnej anomalji wrodzonej, ani też nabytej, szkodliwej dla bezpieczeństwa przy kierowaniu statkiem powietrznym;

d) *Oględziny lekarskie ogólne.* Lotnik czy aeronauta winien nie podlegać żadnej chorobie lub dolegliwości, mogącej uczynić go nagle niezdolnym do kierowania aeroplanem.

Winien mieć serce, płuca, krzyż i system nerwowy, zdolne do znoszenia wpływów wysokości i długiego lotu;

e) *Oględziny oczów.* Lotnik czy aeronauta winien posiadać siłę wzroku stosowną do potrzeb jego obowiązków. Żaden pilot lub oficer lotnik, nie powinien mieć więcej nad dwie djopry w kierunku dalekowidztwa, a koordynacja muskułów winna być przystosowana do załamywania się światła. Pole widzenia każdego oka i rozpoznawanie kolorów winny być normalne;

f) *Oględziny uszów.* Ucho wewnętrzne winno być normalne; lotnik czy aeronauta, winien posiadać stopień ostrości słuchu, stosowny do potrzeb jego obowiązków;

g) Labirynt winien być nienaruszony i nie zbyt wrażliwy, lub mało wrażliwy;

h) *Oględziny nosa i gardła.* Lotnik czy aeronauta winien mieć zupełną przepuszczalność nosa i nie być dotkniętym żadnem poważnem cierpieniem, ostrem lub chronicznem, kanałów oddechowych, wyższych.

3. Każde z Państw, układających się, winno tymczasowo ustalić własne metody oględzin, dopóki szczegóły i warunki konieczne używanych probierzy nie będą następnie zatwierdzone na specjalnej Konferencji przez przedstawicieli lekarskich, upoważnionych przez Międzynarodowy Komitet Żeglugi Powietrznej.

Kandydat, odpowiadający warunkom wyżej wymienionym, winien otrzymać przychylne świadectwo lekarskie, które okazanem być winno dla otrzymania pozwolenia.

5. Dla ułatwienia stwierdzenia zachowania zdolności do żeglugi powietrznej, każdy lotnik lub aeronauta winien podlegać oględzinom perjodycznym, przynajmniej, co sześć miesięcy, a wyniki tych oględzin, winny być dołączone do jego aktów osobistych. Również, w razie choroby lub wypadku zdolność jego do żeglugi powietrznej winna być na nowo uznana. Daty i wyniki tych oględzin, dodatkowych winny być wymienione na świadectwie pilota lub oficera żeglugi.

6. Lotnik, lub aeronauta, który przed niniejszą konwencją wykazał swą zdatność do żeglugi powietrznej, nie będzie mógł być, dopóki zdatność tę zachowa, usuniętym z personelu żeglugującego z tego tylko powodu, że nie odpowiada wszystkim, wyżej wyszczególnionym warunkom.

7. Każde z układających się Państw, może, jeżeli uważa to za dogodne, obostrzyć wyżej wymienione warunki: ale w każdym razie, minimalne warunki wymagne, winny być utrzymane w stosunkach międzynarodowych.

BIBLIOTEKA SZKOŁY
NAUK POLITYCZNYCH
w KRAKOWIE

ANEKS F.

MIĘDZYNARODOWE MAPY I ZNAKI LOTNICZE.

Międzynarodowe mapy i znaki lotnicze winny być ustanowione, zgodnie z następującemi zasadami ogólnemi:

ODDZIAŁ I.

MAPY.

1. Będą utworzone dwa typy map lotniczych, poszczególnie wskazywane niżej pod nazwą „Map ogólnych" i „Map normalnych".

2. Mapy ogólne oraz mapa normalna winny być zasadniczo sporządzone podług zasad, przyjętych na urzędowych międzynarodowych Konferencjach, odbytych w Londynie, w r. 1909 i w Paryżu w r. 1913, dla ustalenia „Mapy świata, do jednej miljonowej".

Uwaga. Wyjątek z postanowień, przyjętych przez Konferencje w Londynie i Paryżu.

Arkusze mapy świata do jednej miljonowej obejmują jednostajnie 6 stopni długości i 4 stopnie szerokości. Siatka utworzona jest z południków, nakreślonych co 6 stopni, licząc od południka w Greenwich, i z równoleżników, nakreślonych, co 4 stopnie, licząc od Równika.

Te 60 „odcinków" południków, 6-io stopniowej szerokości, są ponumerowane od 1 do 60, licząc od pierwszego południka w Greenwich, i kierują się ku wschodowi.

Po każdej stronie Równika, aż do 88° szerokości, następujące po sobie 22 strefy równoległe, czterostopniowej wysokości, są oznaczone 22-ma literami, od A do V.

Obie półkule polarne, mające po dwa stopnie w promieniu, są oznaczone literą Z.

Dla półkuli północnej, każdy arkusz mapy nosi znak, utworzony z litery N, po której następuje litera strefy i numer odcinka, które krzyżują się na literze, o której mowa. Przykład: N. K. — 12.

Dla półkuli południowej, litera główna N, jest zastąpiona przez literę S. Przykład: S. L. — 28.

3. Długości, przestrzenie, wysokości i głębokości będą wyrażone w metrach. Jednakże, każdy kraj będzie miał prawo dodać te same pierwiastki, wyrażone w krajowych jednostkach.

4. Kolory i znaki umówione, jak również postanowienia, powzięte dla wydania mapy świata do jednej miljonowej winny być, o ile to możliwe, użyte w międzynarodowych mapach lotniczych.

5. Co do „map ogólnych" winien być używany reflektor Mercatora, przy wyrażaniu stopnia długości przez długość trzech centymetrów. Południki i równoleżniki, zaznaczone w odstępach w okrągłych liczbach stopni, będą oznaczane cienkiemi kreskami; te, które tworzą krańce arkuszy mapy świata do jednej miljonowej, winny być grubsze. Oznaczenie tych ostatnich arkuszy będzie takie samo, jak użyte na mapie świata do jednej miljonowej.

6. Każda z map ogólnych, po francusku, nosić winna tytuł: „Carte générale aéronautique internationale" (Patrz tablica wzór I, załączona przy niniejszym) a, u dołu tłomaczenie tego tytułu na język kraju, wydającego mapę. Winna ona nosić również właściwą nazwę geograficzną.

Każdy arkusz winien być zaopatrzony conajmniej w następujące wiadomości: wygląd ogólny terenu i nazwy geograficzne, stacje radiotelegraficzne, latarnie morskie z oznaczeniem wysokości światła, nośność jego promieni nad powierzchnią morza, kolor i częstotliwość rzutów, granice krajowe, strefy zakazane, główne drogi powietrzne, linje jednakowego nachylenia magnetycznego, odległości na biegunie południowym; długości i szerokości (Patrz paragraf 7) z numerami na marginesie odpowiednich odcinków i literami stref mapy świata do jednej miljonowej; wykaz znaków umówionych po francusku lub po angielsku i w języku kraju, wydającego mapę; nazwę zakładu, wydającego mapę; datę wydania oraz datę wydań następnych.

7. „Mapa normalna" winna być nakreślona podług wymiaru 200.000.

(Uwaga. — Co do krajów z rzadką ludnością, wymiary mogą wynosić, stosownie do danego wypadku, 500.000 lub nawet 1.000.000).

Oprócz zwykłej numeracji długości i szerokości arkusze mapy normalnej zawierać będą, wpisane w prostokąty, nowe współrzędne geodezyjne, a mianowicie: z jednej strony odległość kątową od bieguna południowego.

od 0° w górę aż do 180° do bieguna północnego, a z drugiej strony, nową długość, w stosunku do przeciwpołudnika Greenwich, uważanego za podstawę, i liczoną od 0° do 360° w kierunku ku wschodowi.

8. Każdy arkusz mapy normalnej będzie miał po francusku tytuł: „Carte normale aéronatique internationale" (Patrz tablica wzór II, załączona przy niniejszem), a u dołu przekład tego tytułu na język kraju, w którym mapa wydana została. Każdy arkusz ma zawierać jeden stopień długości i jeden stopień szerokości. Będzie oznaczony nazwą najważniejszej miejscowości, zaznaczonej na mapie i przez nowe współrzędne (patrz paragraf 7) pod kątem południowo-zachodnim tejże, przyczem odległość od bieguna winna być wypisana na pierwszem miejscu, a liczby, oznaczające jednostki stopni obu współrzędnych, winny być zaznaczone grubszym drukiem.

Przykłady. — Arkusz, zakończony na południu równoleżnikiem 49° (odpowiadającym 139° odległości od bieguna południowego), a na zachód — południkiem 2° E (odpowiadającym 182° nowej długości), będzie nosił numerację 139—182.

Również arkusz, zakończony na południu równoleżnikiem 36° S (odpowiadającym odległości biegunowo-południowej 54°), a na zachód południkiem 7° W (np. 173° dla nowej długości), będzie nosił numerację od 54 do 173.

9. Każdy arkusz mapy normalnej zawierać winien, o ile te pierwiastki są znane:

a) W granicach swej ramy: narysy co 20' południków i równoleżników; drogi, podzielone na dwie klasy, stosownie do stopnia ich widzialności dla lotników; drogi żelazne wszystkich klas; miasta i osady z ich konturami i narysem głównych dróg publicznych, które je przecinają; wioski z temiż wskazówkami, jeśli to możliwe, lub też zaznaczone małem kółkiem; główny zarys systemu wodnego na powierzchni; miejscowości zadrzewione oraz wszelkie inne powierzchnie, nie nadające się do lądowania; place dla samolotów, hangary dla sterowców; instalacje do nadymania balonów; tereny do lądowania, przygotowane na ziemi i na wodzie; znaki lotnicze; latarnie na ziemi i stałe światła dla żeglugi; latarnie morskie, z oznaczeniem wysokości światła, nośności jego promieni nad powierzchnią morza, kolorem i częstotliwością rzutów; stacje radjotelegraficzne; stacje meteorologiczne; linje powietrzne przewodu energji elektrycznej; przedmioty godne uwagi; granice narodowe z komorami celnemi, przewidzianemi w Aneksie H (art. 2); strefy zakazane; główne drogi powietrzne; nazwy najważniejszych wodozbiorów; miasta i osady; wypukłość gruntu, zaznaczona cieniowaniem, oraz wyżyny, otoczone owalnemi kołami na najwyższych punktach. Przykład: 712.

b) Na marginesach: tytuł, zawierający matrykułę arkusza; nazwę miejscowości, wybranej na jego oznaczenie; skala na brzegu z minutowymi stopniami; nazwy map przyległych; szerokości i odległości na biegunie południowym; dawne i nowe długości; (patrz paragraf 7); skala odległości, stopniowana w kilometrach; wykaz znaków umówionych, po francusku lub po angielsku i w języku tego kraju, który mapę wydał; diagramma, wyrażająca średnie pochylenie magnetyczne na przestrzeni arkusza; wykaz numerów skróconych rozpatrywanego arkusza oraz ośmiu przyległych bokami lub kątami, oraz granice i nazwy krajów częściowo wyobrażonych na tych arkuszach; nazwę zakładu, który wydał arkusz oraz datę tego wydania.

10. Na mapach ogólnych, oraz na arkuszach mapy normalnej, tytuły, uwagi na marginesach, diagrammy i wykazy winny się zgadzać z wzorami do tego załączonemi (Tablica I i II).

11. Najpierw wydane będą mapy ogólne oraz arkusze mapy normalnej tudzież przewodniki, tyczące się dróg powietrznych, które będą ustalone na skutek umów międzynarodowych.

Uwaga. — Zważywszy pomieszania i pomyłki, które spowodować może użycie zwykłych sposobów topograficznych przy przygotowywaniu map lotniczych, zaleca się usilnie zbieranie za pomocą wywiadów powietrznych, czynionych na najważniejszych drogach, wszelkich wiadomości niezbędnych, w razie wypadków, które mają być wniesione na te mapy dla zadośćuczynienia potrzebom pilotów.

II

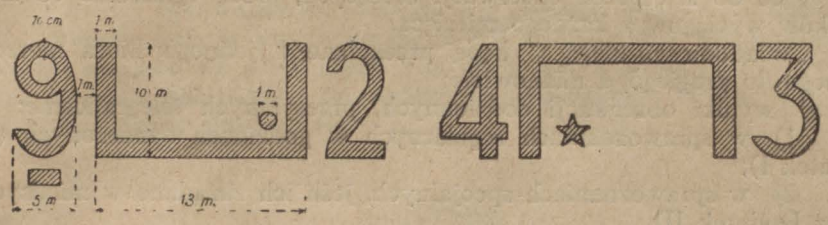
WSZECHŚWIATOWY SYSTEM ZNAKÓW LOTNICZYCH.

1. Znaki lotnicze, rozmieszczone na ziemi i na dachach budynków, winny zgadzać się co do numerów i zarysów z arkuszami normalnej międzynarodowej mapy lotniczej. W tym celu każdy z tych znaków wskazywać będzie (patrz niżej podane rysunki):

a) Skrót numeru arkusza, na którym się znajduje;

b) Wyobrażenie ramy tego arkusza w formie półprostokąta, którego krótsze boki skierowane są z północy ku południowi i otwartego ku północy, jeśli znak znajduje się na połowie południa, a ku południowi, jeśli znak znajduje się na połowie północy.

c) Gruby punkt, wskazujący w przybliżeniu, położenie względne znaku na półarkuszu odpowiednim.



Dwie liczby, tworzące skrócony numer arkusza, winny być umieszczone bądź przy stronach bocznych, bądź ponad lub pod półprostokątem, lecz nigdy wewnątrz.

Gdy kilka znaków rozmieszczonych będą dość blisko jedne od drugich, tak, iż mogą wprowadzić w błąd, można będzie dla odróżnienia ich użyć zamiast znaku okrągłego, znaku kwadratowego, trójkątnego lub w kształcie gwiazdy.

Prostokątna rama i liczby winny posiadać rozmiary conajmniej takie, jak wskazane na wyżej podanym szkicu.

2. Znaki lotnicze winny być specjalnie rozmieszczone wzdłuż przyjętych międzynarodowych dróg powietrznych.

Uwaga. — Środki, jakie przedsięwziąć należy dla ewentualnego nocnego oświetlenia znaków lotniczych, będą zawczasu ustalone, po doświadczeniach, staraniem Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.

ANEKS G.

ZBIÓR I PODZIAŁ INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH.

1. *Charakter i przedmiot informacji meteorologicznych, które dostarczone być winny przez Państwa umawiające się.*

A) „Dane statystyczne", mające na celu wskazanie stopnia bezpieczeństwa rozmaitych dróg i aerodromów dla różnych typów statków powietrznych.

Te dane statystyczne zawierają:

a) rozbiory i streszczenia wyciągów z wiadomości meteorologicznych, odnoszących się do przeszłości;

b) streszczenia obserwacji bieżących,

B) „Wiadomości bieżące", przeznaczone do:

a) prowadzenia rejestru bieżącego o stanie pogody;

b) czynienia przypuszczeń, co do stanu pogody.

Te wiadomości bieżące zawierają:

1) wyniki spostrzeżeń codziennych;

2) spisy stacji meteorologicznych, w których spostrzeżenia te uczynione zostały.

C) „Przewidywania", ustanowione w celu wskazania zainteresowanym gdzie i kiedy lot odbyć się może jak również najlepszych warunków, w których odbyć się może. Przewidywania te przedstawiają stan warunków, przewidzianych, a mianowicie:

a) „Przewidywania krótkoterminowe" na trzy lub cztery godziny następne;

b) „Przewidywania normalne" na następne dwadzieścia lub trzydzieści godzin;

c) „Przewidywania długoterminowe" na następne dwa lub trzy dni;

d) „Przewidywania co do drogi", co do stref lub dróg szczególnych, w ciągu następnych sześciu godzin.

2. *Postępowanie oraz daty dostarczania różnego rodzaju wiadomości.*

A) „Dane statystyczne" dostarczane będą przez centralne Biura meteorologiczne, w sprawach, dotyczących wiadomości ogólnych, a mianowicie:

a) co do rozbiorów i streszczeń wyciągów z wiadomości, odnoszących się do przeszłości, przez wydawanie specjalnych notesów, podających średnie, powtarzanie się i wartości najwyższe głównych pierwiastków meteorologicznych, z dołączeniem lap i diagramm; dawać się winno przedewszystkiem wskazówki, dotyczące przestrzeni uznanych, celem przedstawienia osobliwości z punktu widzenia meteorologicznego;

b) co do streszczeń obserwacji bieżących, przez ogłaszanie co miesiąc wyników wyciągów z każdego miesiąca.

B) „Wiadomości bieżące" będą przesyłane z jednego Biura meteorologicznego do drugiego, a mianowicie:

a) wyniki obserwacji codziennych, przesyłanych telegraficznie:

1) w sprawozdaniach regularnych w godzinach oznaczonych (patrz Dodatek I);

2) w sprawozdaniach specjalnych, jeśli ich zażądano w międzyczasie (patrz Dodatek II);

b) spis stacji, zawsze, gdy zachodzi potrzeba zawiadamiania innych krajów o miejscach, w których czynione są spostrzeżenia, lub wskazywania im szczegółów lokalnych i topograficznych, szkodliwych dla warunków atmosferycznych na każdej stacji.

C) „Przewidywania" dostarczane są przez Biura meteorologiczne jako wskazówki ogólne drogą ogłoszeń w prasie i przesyłane telegraficznie innym krajom na ich żądanie, lub też dostarczane zainteresowanym wszelkimi innemi sposobami, uznanemi za najlepsze (patrz Dodatek III).

DODATEK I.

SPRAWOZDANIA CODZIENNE.

Sprawozdania te są dwojakiego rodzaju, a mianowicie:

1. Sprawozdania szczególne.
2. Sprawozdania zbiorowe.

1. Sprawozdania szczególne zawierają wyniki spostrzeżeń, czynionych na każdej stacji w godzinach: 0100, 0700, 1300 i (1800 albo) 1900 [czas średni Greenwich (T. M. G.)]. Sprawozdania te są sporządzane zaraz po ukończeniu spostrzeżeń i przesyłane są do Stacji lub Biura centralnego odbiorczego; gdy zestawienie tych sprawozdań jest możliwe lub dostateczne, choćby dla dwóch z tych godzin, to ostatnie winny być rozdzielone 12-godzinną przerwą. (Pożądane jest, aby godziny, obecnie oznaczone, zostały później na skutek międzynarodowego porozumienia zastąpione przez godziny 0300, 0900, 1500 i 2100, T. M. G.)

Zawsze, gdy to będzie możliwe, sprawozdania dawać będą wskazówki co do:

1. Wiatru.
2. Ciśnienia atmosferycznego.
3. Temperatury i wilgoci.
4. Mgły i przejrzystości.
5. Chmur.
6. Opadów (deszczu, śniegu, gradu i t. d.).
7. Burz, huraganów, cyklonów, zamieci.
8. Innych objawów atmosferycznych.
9. Stanu morza.

a także prądów, temperatury i wilgoci w górnych strefach powietrza, przyczem wszystkie te wiadomości dostarczane będą przez stacje, mające możność czynienia spostrzeżeń tego rodzaju.

Sprawozdania sporządzane będą podług wzorów i regulaminów, podanych w dodatku IV.

2. Sprawozdania zbiorowe są zbiorem sprawozdań szczególnych, otrzymanych przez jakąś Stację lub Biuro centralne i przesłane innym Biurom centralnym.

Sprawozdania te podzielone są na 3 klasy, a mianowicie:

1 klasa. Sprawozdania, sporządzone w ciągu półtorej godziny, następującej po dokonaniu spostrzeżenia na stacjach miejscowych; są one przesyłane w promieniu 1500 kilometrów do Biur centralnych innych krajów. Biuro centralne jest zwykle w tym razie głównem Biurem kraju wysyłającego.

2 klasa. Spostrzeżenia, których celem jest danie krajom odległym więcej, niż o 1500 kilometrów wiadomości zasadniczych dla ustanowienia wła-

snych przewidywań. Biuro centralne w takim wypadku jest Biurem Państwa, posiadającego stację T. G. F. dalekonośną, t. j. mogącą osiągnąć conajmniej 3000 kilometrów. Sprawozdanie drugiej klasy sporządzane jest w ciągu trzech godzin, następujących po dokonaniu spostrzeżeń. Składa się ono z wyciągów sprawozdań pierwszej klasy (patrz Dodatek IV). Winno ono zawierać przewidywanie warunków pogody dla kraju, skąd pochodzi.

3 klasa. Sprawozdania, przesyłane z jednych centrów do drugich centrów miejscowych, w promieniu około 500 kilometrów. Sprawozdania tego rodzaju składają się z wyciągów 1-ej klasy (patrz Dodatek IV), pochodzących ze stacji pobliskich i sporządzonych w przeciągu 30 minut, następujących po godzinie spostrzeżeń.

DODATEK II.

SPRAWOZDANIA SPECJALNE.

Sprawozdania specjalne podają wyniki nieprzerwanych spostrzeżeń, zebranych na placach lotniczych, położonych na drogach powietrznych, uznanych i zaopatrzonych w stacje meteorologiczne. Są one dostarczane w przeciągu 30 minut po zamówieniu przez Biuro centralne, należące do placu lotniczego, położonego na wymienionej drodze. Największa odległość, z jakiej sprawozdań tych żądać można, wynosić będzie 500 kilometrów. Zamówienia mogą się tyczeć dostarczenia sprawozdań godzinowych.

Sprawozdania te będą przesyłane telefonicznie lub przez T. S. F. i może ich żądać jeden kraj od drugiego w razie istnienia międzynarodowej drogi powietrznej; gdy będą przesłane telegraficznie, sprawozdania te będą musiały być sporządzane w formie i podług wzoru, przepisanego w Dodatku IV.

DODATEK III.

PRZEWIDYWANIA.

„Przewidywania krótkoterminowe", ustalone na okres 3 lub 4 godzin, podają warunki, przewidywane co do chmur, pogody, wiatrów na powierzchni i przezroczystości, jak również i co do kierunku i szybkości wiatru na wysokości 1000 i 2000 metrów, wraz z oceną podatności warunków atmosferycznych, o których mowa dla różnego rodzaju statków powietrznych.

„Przewidywania zwykłe", ustalone na przeciąg czasu 20 do 30 godzin, podają wiadomości podobne, lecz w ogólniejszych zarysach.

„Przewidywania długoterminowe" podają ogólny rzut oka na 2 lub 3 dni następne.

„Przewidywania z drogi" dokonywane są dwa razy na dzień przez Biura centralne, podług wiadomości, otrzymywanych z poszczególnych stacji i dają zarys przewidywanych warunków atmosferycznych, na czas, około 6 godzin naprzód, dla rozmaitych sfer lub dróg danego kraju.

DODATEK IV.

FORMULARZE DLA SPRAWOZDAŃ I REGULAMINY DLA ICH PRZESYŁANIA.

Każda stacja otrzyma swój sygnał wzywający czyli matrykułę, złożony z grupy liter lub liczb, która służyć będzie dla oznaczania jej w sprawozdaniach i dla wezwań przez T. S. F.; nazwy te winny różnić się jedne od drugich. Sprawozdania będą układane za pomocą symbolów lub liter meteorologicznych. Dla przesyłania, po każdym symbolu następować winna numeracja, wskazująca własności odpowiedniego zjawiska, ustalona zgodnie z regulaminami, wymienionemi niżej.

SYMBOLE METEOROLOGICZNE I ICH ZNACZENIE.

BBB = Ciśnienie barometryczne zmniejszone nad powierzchnią morza i wyrażone w millibarach i dziesiętnych millibarów, t. j. poprawione co do temperatury, ciężkości i omyłki zera skali. Liczba początkowa 9 lub 10 będzie opuszczona w telegramach.

DD = Kierunek wiatru (w stosunku do północy rzeczywistej, a nie do północy magnetycznej), wzięty na wysokości 10 do 15 metrów od lądu i numerowany od 1 do 72 (patrz Klucz X).
F = Siła wiatru, wyrażona w skali Beaufort (każdy wiatr siły 9 winien być specjalnie zanotowany na końcu telegramu).
ww = Pogoda obecna (Klucz I).
TT = Temperatura w stopniach absolutnych A (0° A = — 273° C; 273° A = 0° C); pierwszej cyfry przesyłać nie trzeba.
A = Kształt niskich chmur (Klucz III).
L = Powierzchnia stosunkowa chmur niskich, wyrażona w dziesiętnych nieba chmurnego; przyczem suma 10, odpowiadająca niebu zupełnie chmurnemu, zastąpiona być winna w telegramach przez 0).
B = Kształt chmur na wysokości średniej lub znacznej (Klucz III).
M = Powierzchnia stosunkowa chmur średnich lub wysokich, wyliczona w dziesiętnych nieba chmurnego.
h = Wysokość podstawy niskich chmur (Klucz (IV) [a].
WW = Warunki atmosferyczne przeszłe (Klucz II).
V = Przejrzystość (Klucz V).
H^1 = Względna wilgoć (Klucz VI).
S = Stan morza (Klucz VII).
= Ruch krzywej barometrycznej (Klucz IX).
bb = Zmiany barometryczne, wyrażone w półmilibarach co trzy godziny; dodawać się będzie systematycznie 50 do zmian negatywnych.
F^1 = Podatność warunków atmosferycznych dla samolotów (Klucz VIII) [a].
F^2 = Podatność warunków atmosferycznych dla sterowców (Klucz VIII) [b].
RR = Deszcz : 1° w dzień; 2° w nocy: wysokość w milimetrach i dziesiętnych milimetra.
MM = Najwyższa temperatura danego dnia.
mm = Najniższa temperatura danej nocy.
X = Liczby zapasowe.

SYMBOLE SPECJALNE DLA GÓRNYCH PRĄDÓW POWIETRZNYCH.

H = Wysokość (Klucz IV) [b].
DD = Kierunek, wskazany podług skali 1-72, t. j. po stopniach 5° (Patrz Klucz X).
VV = Szybkość, wyrażona w kilometrach na godzinę (dla szybkości większej od 99 kilometrów używać się będzie trzech liczb).

SYMBOLE SPECJALNE DLA TEMPERATURY I WILGOCI WIERZCHNICH GÓRNYCH WARSTW POWIETRZA.

p = Wysokość lub ciśnienie (Klucz IV) [c].
HH = Odsetek obecny wilgoci względnej.

SYMBOL SPECJALNY DLA ZBIOROWYCH SPRAWOZDAŃ 2-ej KLASY.

BB = Ciśnienie barometryczne w millibarach całych, z opuszczeniem pierwszej cyfry 9 lub 10.

WZORY WIADOMOŚCI, WYRAŻONYCH ZA POMOCĄ ZNAKÓW METEOROLOGICZNYCH.

SPRAWOZDANIA REGULARNE.

1. *Szczegółowe sprawozdania stacji.* — Po znaku wzywającym nastąpić winny grupy znaków:

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — β bbF¹F². — RRMMX (albo RRmmX).

Dwie grupy dodatkowe będą użyte dla sprawozdań, pochodzących ze stacji, przystosowanych do obserwowania górnych prądów. Pierwsza z tych grup będzie grupą z pięciu liczb wskazujących, że wiadomości o górnych prądach podane są w grupie, która potem następuje i wyraża się: HDDVV.

Dwie inne grupy dodatkowe będą zawarte w raportach, pochodzących ze stacji, przystosowanych do obserwacji temperatury i wilgoci górnych pokładów powietrza; pierwszą z tych grup będzie grupa z pięciu liczb, wskazujących, że temperatura i stan wilgoci górnych pokładów powietrza podane są w grupie, która potem następuje i wyraża się: TTHH.

(Uwaga. — Te specjalne grupy pięciu liczb mogłyby być, z punktu widzenia sygnalizacji, zastąpione z korzyścią przez specjalny znak Morse'a).

2. *Zbiorowe sprawozdanie 1-ej klasy.* — Szczegółowe sprawozdania stacji będą podawane w tej samej formie ogólnej. Stan górnych pokładów podany jest na końcu, dla stacji, do których się odnosi, przyczem górne prądy powietrza zaznaczone być mają tylko co do wysokości 500, 1000, 2000 i 5000 metrów (patrz Klucz IV [*b*]).

Przykład zbiorowego sprawozdania pierwszej klasy, podającego informacje, pochodzące z czterech stacji A, B, C, D, z których dwie stacje B i C podały wiadomości o górnych prądach powietrza, a dwie drugie stacje B i D,— wiadomości o stanie wilgoci i temperatury wierzchnich pokładów.

Znak wzywający dla „A" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2
Znak wzywający dla „B" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2
Znak wzywający dla „C" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2
Znak wzywający dla „D" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2

Grupa wskazująca, iż następują wiadomości, odnoszące się do górnych prądów powietrza:

Znak wzywający dla „B" — HDDVV,
Znak wzywający dla „C" — HDDVV.

Grupa, oznajmiająca, iż następują wiadomości, odnoszące się do temperatury i stopnia wilgoci górnych prądów:

Znak wzywający dla „B" — TTHH.
Znak wzywający dla „D" — TTHH.

3. *Zbiorowe sprawozdania drugiej klasy.* — Sprawozdania szczegółowe podawane będą kolejno w poniższej formie skróconej:

Znak wzywający dla stacji — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Wskazówki, odnoszące się do górnych prądów powietrza podane być winny na końcu telegramu, co do wysokości 2,000 i 5,000 metrów i dla wybranych stacji.

Przykład zbiorowych sprawozdań drugiej klasy z wiadomościami, pochodzącemi z czterech stacji A, B, C, D, z których dwie stacje B i C, podają wiadomości o górnych prądach:

Znak wzywający dla stacji „A" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.
— — — — „B" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.
— — — — „C" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.
— — — — „D" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Grupa wskazująca, iż następują wiadomości, tyczące się górnych prądów:

Znak wzywający dla stacji „B" — HDDVV —.
— — — — „D" — HDDVV —.

Przewidywania meteorologiczne co do miejsca pochodzenia:

4. *Zbiorowe sprawozdania trzeciej klasy.* — Sprawozdania szczegółowe podawane będą kolejno w poniższej formie skróconej:

Znak wzywający stacji DDF^1F^2 — ALBMh — wwWWV —.

(*Uwaga 1.* — Wzory dla przesyłania wiadomości „Sprawozdań specjalnych" i „Przewidywań" nie są jeszcze ustanowione).

(*Uwaga 2.* — Spostrzeżenia, zebrane przez okręty na morzu oraz przesyłanie ich telegraficznie, wymagają specjalnych urządzeń, których dotychczas uskutecznić nie było można. To samo dotyczy spostrzeżeń, czynionych na statkach powietrznych).

KLUCZE.

Klucz 1. — Pogoda w danej chwili. — ww.

Uwaga: — Grupy 00 do 49 stosują się do pogody bez deszczu.
Grupy 50 do 70 i 77 do 97 stosują się do deszczowej pogody.

Bez oparu i mgły.

00 Niebo zupełnie bez chmur.
01 Niebo mniej niż do połowy zachmurzone.
02 Niebo prawie do połowy zachmurzone.
03 Niebo prawie w trzech czwartych zachmurzone.
04 Niebo zachmurzone z małemi przerwami.
05 Niebo zupełnie zachmurzone.

Opar lub mgła bez deszczu.

06 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 1.
07 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 2.
08 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 3.
09 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 4.
10 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 5.

11 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 6.
12 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 7.
13 Niebo zachmurzone z mgłą oznacza się 8.
14 Lekki opar oznacza się 1.
15 Lekki opar oznacza się 2.
16 Mgła oznacza się 3.
17 — — 4.
18 — — 5.
19 — — 6.
20 — — 7.
21 — — 8.
22 Lekki wilgotny opar oznacza się 1.
23 Lekki wilgotny opar oznacza się 2.
24 Mgła wilgotna oznacza się 3.
25 — — — 4.
26 — — — 5.
27 — — — 6.
28 — — — 7.
29 — — — 8.

Zjawiska specjalne bez deszczu.

30 Powietrze wilgotne.
31 Wyjątkowa przezroczystość.
32 Mgła z kurzu.
33 Rosa.
34 Biały mróz.
35 Szron.
36 Gołoledź średnia.
37 Silna gołoledź.
38 Blask słoneczny.
39 Blask księżycowy.
40 Korona słoneczna.
41 Korona księżycowa.
42 Zorza północna.
43 Nawałnice.
44 Zimny mocny wiatr.
45 Ciemność.
46 Zła: pogoda groźna.
47 Grzmot.
48 Błyskawice.
49 Grzmot i błyskawice.

Deszcz i mgła (50 do 58).

50 Deszcz mały } z mgłą
51 — średni } oznacza się
52 — silny } 2 albo 3

53 — mały } z mgłą
54 — średni } oznacza się
55 — duży } 4 albo 5

56 Deszcz mały } z mgłą
57 — średni } oznacza się
58 — duży } 6 do 8

Opady z nawałnicami wiatru.

59 Deszcz mały.
60 — średni.
61 — duży.
62 Drobny grad.
63 Deszcz średni z gradem.
64 Duży deszcz z gradem.
65 Mały opad szronu.
66 Średni opad szronu.
67 Duży opad szronu.
68 Mały opad śniegu.
69 Średni opad śniegu.
70 Duży opad śniegu.

Śnieg spadły.

71 Śnieg całkowicie pokrywający ziemię.
72 Śnieg z miejscami bez śniegu.
73 Masy śniegu.
74 } Liczby zapasowe.
75 }
76 }

Opady.

77 Mała mgławica.
78 Średnia mgławica.
79 Duża mgławica.
80 Mały deszcz.
81 Średni —
82 Duży —
83 Mały opad gradu.
84 Średni opad gradu.
85 Duży opad gradu.
86 Mały opad szronu.
87 Średni opad szronu.
88 Duży opad szronu.
89 Mały opad śniegu.
90 Średni opad śniegu.
91 Duży opad śniegu.
92 Burza mała bez gradu.
93 — średnia —
94 — duża —
95 — mała z gradem.
96 — średnia —
97 — duża —
98 } Liczby zapasowe.
99 }

Klucz II. Przeszłe warunki meteorologiczne. — WW.

Uwaga. — Grupy od 00 do 49 stosują się do pogody bez opadów.
Grupy od 30 do 97 stosują się do pogody z opadami.

Bez zgęszczenia lub mgły.

00 — Niebo bez chmur.
01 — Niebo prawie zupełnie niebieskie; chmury na wysokości średniej lub dużej.
02 — Niebo prawie zupełnie niebieskie; chmury niskie.
03 — Niebo prawie zupełnie niebieskie z chmurami na różnych poziomach.

04 — Niebo częściowo pochmurne; chmury średnie lub wysokie.
05 — Niebo częściowo pochmurne; chmury niskie.
06 — Niebo częściowo pochmurne; chmury na rozmaitych poziomach.
07 — Niebo pochmurne i zamglone; chmury na wysokości średniej lub dużej.
08 — Niebo chmurne i mgliste; chmury niskie.
09 — Niebo chmurne i mgliste; chmury na rozmaitych poziomach.

Pogoda pochmurna z przebłyskami jasności.

10 — Chmury średnie lub znacznej wysokości.
11 — Chmury niskie.
12 — Chmury na rozmaitych wysokościach.
13 — Niebo zupełnie zachmurzone; chmury niskie lub na rozmaitych wysokościach.
14 — Niebo niebieskie i chmurne; chmury niskie lub rozmaitych poziomów.

Mgła z chmurami po nad nią.

15 — Pogoda pochmurna ze mgłą oznacza się 1.
16 — Pogoda pochmurna ze mgłą oznacza się 2.
17 — Pogoda pochmurna ze mgłą oznacza się 3.
18 — Pogoda pochmurna ze mgłą oznacza się 4 lub 5.
19 — Pogoda pochmurna ze mgłą oznacza się 6 do 8.

Opar lub mgła.

20 — Opar oznacza się 1.
21 — — — 2.
22 — Mgła oznacza się 3.
23 — — — 4 albo 5.
24 — — — 6 do 8.

Mgła wilgotna czyli opar.

25 Lekka mgła oznacza się 1.
26 — — 2.
27 Mgła wilgotna oznacza się 3.
28 Mgła wilgotna oznacza się 4 albo 5.
29 Mgła wilgotna oznacza się 6 do 8.

Specjalne zjawiska bez zgęszczenia.

30 Wilgotne powietrze.
31 Wyjątkowa przezroczystość.
32 Mgła kurzu.
33 Rosa.
34 Biały mróz.
35 Szron.
36 Lekka gołoledź.
37 Duża gołoledź.
38 Blask słoneczny.
39 Blask księżycowy.
40 Korona słoneczna.
41 Korona księżycowa.
42 Zorza północna.
43 Nawałnica.
44 Poryw wichrowy.
45 Mrok.
46 Niepogoda; pogoda groźna.
47 Grzmot.
48 Błyskawice.
49 Grzmot i błyskawice.

Zgęszczenie. — Ulewy.

50 Mała ulewa deszczowa.
51 Średnia —
52 duża —
53 Mały opad gradu albo deszcz i grad.
54 Średni opad gradu albo deszcz i grad.
55 Duży opad gradu, albo deszcz i grad.
56 Słaby opad szronu albo deszczu i szronu.
57 Średni opad szronu, albo deszczu i szronu.
58 Duży opad szronu albo deszczu i szronu.
59 Mały opad śniegu.
61 Średni — —
61 Duży — —

Opady przemijające.

62 Mglistość lekka przemijająca.
63 — średnia —
64 — duża —
65 Deszcz mały przemijający.
66 — średni —
67 — duży —
68 Deszcz mały i grad przemijający.
69 — średni —
70 — duży —
71 Mały opad przemijający szronu albo deszczu i szronu.
72 Średni opad przemijający szronu albo deszczu i szronu.
73 Duży opad przemijający szronu albo deszczu i szronu.
74 Mały opad śniegu.
75 Średni —
76 Duży —

Opady ciągłe lub prawie ciągłe.

77 Mglistość mała.
78 — średnia.
79 — duża.
80 Opad deszczu mały.
81 — — średni.
82 — — duży
83 — — lub gradu mały.
84 — — — — średni.
85 — — — — duży.

86 Opad szronu albo szronu i deszczu mały.
87 Opad szronu albo szronu i deszczu średni.
88 Opad szronu albo szronu i deszczu duży.
89 Opad śniegu mały.
90 — — średni.
91 — — duży.

Burze.

92 Mała burza (bez gradu).
93 Średnia burza (bez gradu).
94 Gwałtowna burza (bez gradu).
95 Mała burza (z gradem).
96 Średnia burza (z gradem).
97 Gwałtowna burza (z gradem).
98 } Liczby zapasowe.
99 }

Klucz III. — Kształt chmur: { *Niskie chmury. — A.* / *Chmury wysokie lub średniej wysokości. — B.*

Chmury niskie:
1. Fracto cumulus.
2. Mammato cumulus.
3 Strato cumulus niski (wysokość niżej 1200 mtr.).
4 Strato cumulus wysoki (wysokość ponad 1200 metrów).
5. Nimbus.
6. Cumulus.
7. Cumulo nimbus.
8. Stratus.

Chmury wysokie:
1. Cirrus.
2. Cirro stratus.
3. Cirro cumulus.
4. Fałszywy cirrus.

Chmury średniej wysokości:
5 Alto stratus cienki, gruby, (słońce lub księżyc widać przezeń).
6 Alto stratus gruby.
7 Alto cumulus (wysokość niżej 3 kilometrów).
8 Alto cumulus (wysoki) (wysokość ponad 3 kilometry).

Klucz IV (a), (b), (c). — *Wysokości i ciśnienia na wysokich pokładach atmosferycznych.*

Klucz IV (a). — *Wysokość podstawy chmur niskich. — h.*

0	Chmury niżej	150	metrów.	
1	Chmury pomiędzy	150 i 300	—	
2	— —	300 i 500	—	
3	— —	500 i 750	—	
4	— —	750 i 1000	—	
5	— —	1000 i 1500	—	
6	— —	1500 i 2000	—	
7	— —	2000 i 2500	—	
8	— —	2500 i 3000	—	
9	Niema niskich chmur.			

Klucz IV (b). — *Wysokość prądów powietrznych górnych. — H.*

1	Wysokość	200	metrów.
2	—	500	—
3	—	1000	—
4	—	1500	—
5	—	2000	—
6	—	3000	—
7	—	4000	—
8	—	5000	—

Klucz IV (c). — *Wysokości i ciśnienia, do których odnosi się numeracja temperatury i wilgoci — p.*

0	Powierzchnia gruntu ziemi.		
1	300 metrów ponad ziemią.		
2	Ciśnienie	1000	milibars (mb).
3	—	950	—
4	—	900	—
5	Ciśnienie	850	milibars (mb).
6	—	800	—
7	—	750	—
8	—	700	—
9	—	600	—

Klucz V. — Przejrzystość nad powierzchnią ziemi i Mgła. — V.

Liczba klucza	Największa odległość, z jakiej można rozróżnić jakiś przedmiot.	Odpowiednik.
0	Mniej niż 25 metrów.	Mgła oznacza się 8
	23 —	— 7
1	50 —	— 6
	100 —	— 5
2	200 —	— 4
	500 —	Mgła oznacza się 3 lub przejrzystbść oznacza się 1
3	1000 —	Mgła oznacza się 3 lub przejrzysrość oznacza się 2
4	2000 —	Mgła oznacza się 2 lub przejrzystość oznacza się 3
5	4000 —	Mgła oznacze się 2 lub przejrzystość oznacza się 4
6	7000 —	Mgła oznacza się 1 lub przejrzystość oznacza się 5
7	12000 —	Mgła oznacza się 1 lub przejrzystość oznacza się 6
8	20000 —	Przejrzystość oznacza się 7
	30000 —	— id. — 8
9	Więcej niż 30000 metrów i pogoda jasna.	Przejrzystość oznacza się 9

Klucz VI. — Wilgocie względne. — H.

0	Odpowiada	95	do	100	p. 100.	5	Odpowiada	50	„	59	—
9	—	90	„	94	—	4	—	40	„	49	—
8	—	80	„	89	—	3	—	30	„	39	—
7	—	70	„	79	—	2	—	20	„	29	—
6	—	60	„	69	—	1	—	10	„	19	—

Klucz VII. — Stan morza. — S.

Liczba klucza.	Stan powierzchni.
0	Morze gładkie; spokój zupełny.
1	Bardzo spokojne; powierzchnia bardzo lekko pomarszczona.
2	Powierzchnia lekko zmarszczona.
3	Lekkie kołysanie.
4	Powierzchnia umiarkowanie zmarszczona.
5	Powierzchnia raczej niespokojna.
6	Powierzchnia niespokojna.
7	Wysokie fale.
8	Morze bardzo burzliwe; fale bardzo wysokie.
9	Morze wspięte; morze szalone.

Klucz VIII (a) i (b). — Warunki pogody dla żeglugi powietrznej.

Klucz VIII (a). — Samoloty.

Liczba klucza.	
0	Bardzo zła: mgła.
1	— id. — deszcz i chmury niskie.

Klucz VIII (b). — Sterowce.

Liczba klucza.	
0	Zupełnie zła: mgła.
1	— id. — deszcz, wiatr, niskie chmury.

2 — id. — wicher, burza.
3 Bardzo niebezpieczna: opar.
4 — id. — wiatr i niepogoda.
5 Niebezpieczna: opar.
6 — id. — wiatr i niepogoda.
7 Dobra do lotu.
8 Bardzo dobra dla lotu.
9 Doskonała.

2 — id. — wiatr, burza.
3 Bardzo niebezpieczna: gwałtowny wiatr.
4 — id. — ciągłe nawałnice.
5 Niebezpieczna: silny wiatr.
6 — id. — wichury.
7 Dobra.
8 Bardzo dobra.
9 Doskonała.

Klucz IX. — Ruch krzywej barometrycznej. —

0 Ciśnienie stałe.
1 — zmienne.
2 — wzrastające.
3 — zmniejszające się.
4 — zmniejszające się, następnie wzrastające.
5 — stałe, następnie wzrastające.
6 — stałe, następnie zmniejszające się.
7 — zmniejszające się, a obecnie stałe.
8 — wzrastające a obecnie stałe lub zmniejszające się.
9 Nawałnice; nagłe podniesienie ciśnenia wraz ze znacznemi zmianami wiatru i pogody.

Klucz X. — Kierunek wiatru. — DD.

Kierunek wiatru wskazany jest za pomocą stopni 5° liczbami całkowitemi od 1 do 72. Liczby, odpowiadające głównym znakom dawnego alfabetu telegraficznego, są następujące:

04 odpowiada NNE.
09 — NE.
13 — ENE.
18 — Wschód.
22 — ES.
27 — SE.
31 — SSE.
36 — Południe.
40 odpowiada SSW.
45 — SW.
49 — WSW.
54 — Zachód.
58 — WNW.
63 — NW.
67 — NNW.
72 — Północ.

Dla wyrażenia na tej skali orjentacji, obliczonej w stopniach, należy podzielić przez 5 ilość stopni (lub liczbę tę pomnożyć przez 2, następnie podzielić przez 10 i wreszcie zaokrąglić do najbliższej liczby całkowitej).

Przykład: 17° równy 03; 53° równy 11°; 257 równy 51; 313° równy 63.

ANEKS H.

KOMORY CELNE.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

1.

Statki powietrzne, udające się zagranicę, mogą wzlatywać tylko z aerodromów, wyznaczonych specjalnie przez Zarząd Komór Celnych każdego z Państw układających się, zwanych „aerodromami celnymi".

Statki, przylatujące z zagranicy mogą również lądować tylko na tych aerodromach.

2.

Każdy statek powietrzny, udający się z jednego Państwa do drugiego, winien obowiązkowo przebyć granicę między pewnemi punktami, oznaczonemi przez Państwa układające się. Punkty te wskazane są na mapach lotniczych.

3.

Każda pożyteczna wiadomość, tycząca się aerodromów jakiegoś Państwa, łącznie z każdą zmianą, wymienioną w spisie, wraz z odpowiedniemi potrzebnemi zmianami na mapach lotniczych, datami, od których zmiany te stają się ważnemi, i wszelkie inne wiadomości, odnoszące się do międzynarodowych aerodromów, które mogą powstać, będzie notyfikowana przez Państwo zainteresowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która wiadomości te zakomunikować winna wszystkim Państwom układającym się. Państwa układające się mogą się porozumiewać co do ustanowienia międzynarodowych aerodromów, pełniących służbę celną dwóch lub kilku Państw.

4.

Gdy, w razie siły większej, z której usprawiedliwić się winien, statek powietrzny przeleci granicę w innym punkcie a nie w punkcie wyznaczonym, winien wylądować na najbliższym aerodromie celnym, położonym na linji jego podróży. Jeśli zmuszonym jest lądować, zanim doleci do tego aerodromu, zawiadomi najbliższą władzę policyjną lub celną.

Odlecieć będzie mógł tylko za pozwoleniem tychże władz, które po sprawdzeniu zawizują rejestr podróży jak również manifest, przewidziany w paragrafie 5 i wskażą pilotowi plac lotniczy celny, w którym obowiązany będzie załatwić czynności celne.

5.

Przed odlotem lub zaraz po przybyciu, zależnie od tego, czy udają się zagranicę czy też stamtąd powracają, piloci przedstawiają władzom aerodromu swój rejestr podróży, i jeśli tego potrzeba, manifest przewożonych towarów i zapasów.

6.

Manifest winien zgadzać się z załączonym poniżej wzorem Nr. 1.

Towary obowiązkowo winny być przedmiotem szczegółowej deklaracji, przygotowanej przez wysyłających i zgodnej z załączonym niżej wzorem Nr. 2.

Każde Państwo układające się może żądać wpisania, bądź na manifeście, bądź na deklaracji dla komory celnej, takich dodatkowych wiadomości, jakie uważa za potrzebne.

7.

Przed odlotem, o ile chodzi o statek powietrzny, przewożący towary, urzędnik skarbowy, po okazaniu manifestu i deklaracji, przystępuje do sprawdzenia podług regulaminu i wizuje rejestr podróży oraz manifest. Podpis swój potwierdza pieczęcią.

Przykłada swoją pieczęć na towarach lub paskach towarów, co do których formalność ta jest wymagana.

Po przybyciu, urzędnik skarbowy stwierdza, czy pieczęcie nie są naruszone, przystępuje do załatwienia formalności celnych, wizuje rejestr podróży i zachowuje manifest.

Jeśli chodzi o statek powietrzny, nie przewożący towarów, podlega on poprostu wizowaniu rejestrów podróżnych przez władze policyjne i celne.

Materjały palne na statku nie podlegają ocleniu, byle ilość ich nie przewyższała potrzeby dla odbycia podróży takiej, jaka jest oznaczona w rejestrze podróży.

8.

Tytułem wyjątku od przepisów ogólnych, niektóre kategorje statków powietrznych, mianowicie statki pocztowe, należące do Towarzystw przewozów powietrznych, ustanowionych prawnie i autoryzowanych, oraz statki, należące do członków zatwierdzonych Towarzystw turystycznych i nie zajmujących się przewozem podróżnych ani towarów, mogą być zwolnione od lądowania na aerodromie komory celnej i mogą otrzymać zezwolenie na rozpoczęcie i zakończenie podróży na niektórych aerodromach wewnętrznych, wskazanych przez Zarząd Komor Celnych i policję każdego Państwa, gdzie formalności celne dopełnione będą. Jednakże, statki te winny lecieć po normalnej drodze powietrznej i dawać się poznać, przez umówione sygnały przy przelatywaniu przez granicę.

ZARZĄDZENIA, STOSOWANE DO STATKÓW I TOWARÓW.

9.

Statki powietrzne, lądujące w krajach obcych, uiszczają, w zasadzie, opłatę celną, jeżeli została ustanowioną.

Jeśli mają być wywiezione, korzystać mogą z kwitu, ułatwiającego wolny przechód towarów lub z depozytu praw.

Jeśli między dwoma lub kilkoma Krajami Związku tworzą się Towarzystwa turystyczne, statki powietrzne wymienionych Krajów korzystać będą ze sposobu, zwanego „du Triptyque".

10.

Towary, przychodzące na statkach, uważane są za pochodzące z kraju, w którym rejestr podróży oraz manifest zostały wizowane przez urzędnika skarbowego.

Co się tyczy ich pochodzenia, podlegają one prawom, podobnym do praw, stosowanych do towarów przywożonych lądem lub morzem.

11.

Co do towarów, wywożonych celem zwolnienia rachunku czasowego przyjęcia lub składu albo wolnych od taksy wewnętrznej, wysyłający usprawiedliwia przelot zagranicę okazaniem certyfikatu komory celnej przeznaczenia.

POWIETRZNY PRZEWÓZ TOWARÓW.

12.

Gdy, dla przybycia do miejsca przeznaczenia, statek powietrzny musi przelatywać nad jednym lub paru układającemi się Krajami, z zastrzeżeniem praw zwierzchnich, przysługujących każdemu z tych krajów, rozróżniać trzeba dwa wypadki:

1. Jeśli statek powietrzny nie wysadza ani zabiera pasażerów ani towarów, obowiązany będzie przelatywać po drodze normalnej i dać się poznać znakami podczas przelotu ponad punktami, w tym celu wyznaczonemi.

2. W innych wypadkach, zmuszonym będzie zarzucić kotwicę na aerodromie celnym i nazwa tego aerodromu będzie wypisana przed wyjazdem, w rejestrze podróży. Podczas postoju, władze komory celnej przejrzeć winny papiery i ładunek i, w razie potrzeby, przedsięwziąć postanowienie potrzebne dla zapewnienia odstawienia statku i towarów, lub uiszczenia opłat należnych.

Rozporządzenia artykułu 9, ust. 2 stosują się do towarów, które mają być odesłane z powrotem.

Jeśli statek wyładowuje lub zabiera nowe towary, urzędnik skarbowy stwierdza to na manifeście, uzupełnionym należycie i przykłada, jeśli potrzeba, nowe pieczęcie.

ROZPORZĄDZENIA RÓŻNE.

13.

Każdy statek powietrzny w locie, gdziekolwiek się znajduje, winien poddać się nakazom poczt i statków policyjnych lub komory Państwa, nad którym przelatuje.

14.

Urzędnicy komor celnych i dochodów niestałych i wogóle przedstawiciele władzy publicznej, mają wolny wstęp do wszystkich miejsc odlotu i lądowania statków powietrznych; mogą oni oprócz tego rewidować każdy statek powietrzny i jego ładunek celem wykonania swych praw nadzoru.

15.

Wyjąwszy statki powietrzne pocztowe, wszelkie wyładowywania i zrzucania oprócz balastu mogą być zakazane podczas podróży.

16.

Oprócz kar, które mogą być wymierzane przez ustawy obrażonych Państw, za przekroczenia poprzedzających rozporządzeń, o wykroczeniu tem winno być zawiadomione Państwo, w którym statek powietrzny jest immatrykułowany; Państwo to zawiesi, bądź na czas określony, bądź zupełnie, ważność świadectwa immatrykulacyjnego statku powietrznego, który dopuścił się wykroczenia.

17.

Rozporządzenia niniejszego Aneksu nie stosują się ani do wojskowych statków powietrznych, mających specjalne pozwolenie (artykuły 31, 32 i 33 Konwencji), ani do statków policyjnych i statków komory celnej (artykuły 31 i 34 Konwencji).

DODATKOWY PROTOKUŁ

do konwencji z 13 października 1919 r. o reglamentacji żeglugi powietrznej.*)

Wysokie Układające się Strony oświadczają, że są gotowe zgodzić się na odstąpienie od 5 artykułu Konwencji na żądanie interesowanych Państw, podpisanych lub później przystępujących, przytem jedynie w wypadku, gdy podane racje będą uznane za godne uwagi.

Żądania należy kierować do Rządu Rzeczypospolitej francuskiej, który je zakomunikuje Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, przewidzianej w art. 34 Konwencji.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej zbada każde żądanie; będzie je mogła jednak przedłożyć układającym się Państwom do przyjęcia tylko wówczas, gdy się za tem żądaniem wypowie przynajmniej ⅔ wszystkich możliwych głosów, t. j. wszystkich tych, które mogłyby być wyrażone, gdyby obecne były wszystkie Państwa.

Przyznanie odstąpienia może mieć skutek dopiero, gdy się na nie wyraźnie zgodzą Państwa, wpływające do umowy.

Wskutek uzyskanej zgody na odstąpienie Państwo, zawierające umowę, będzie miało prawo dozwolić nad swem terytorjum komunikacji statków napowietrznych jednego lub kilku oznaczonych Państw, które umowy nie zawarły, przytem tylko przez czas określony w decyzji zgadzającej się na odstąpienie.

Po upływie tego okresu odstąpienie odnawia się milcząco na taki sam okres czasu przez samo korzystanie zeń, o ile tylko które z Państw zawierających umowę nie oświadczy swego sprzeciwu.

Wysokie Układające się Strony ustalają nadto na pierwszego czerwca tysiąc dziewięćset dwudziestego roku ostatni termin podpisania niniejszego Protokułu, a wobec łączności tego Protokułu z Konwencją z 13 Października 1919 r. odraczają do tego dnia termin podpisania pomienionej Konwencji.

Działo się w Paryżu, dnia dwunastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego roku. Sporządzono w jednym egzemplarzu, który będzie złożony do archiwówRządu Rzeczypospolitej francuskiej; autentyczne odpisy zostaną doręczone Państwom wpływającym do umowy.

Pomieniony egzemplarz z powyższej daty będzie mógł być podpisany do dnia pierwszego czerwca tysiąc dziewięćset dwudziestego roku włącznie.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, których pełnomocnictwo uznane za dobre i należyte co do formy, podpisali niniejszy Protokuł; jego teksty: francuski, angielski, oraz włoski będą miały tę samą moc.

---

*) Protokuł ten został zatwierdzony przez Radę Ambasadorów dnia 12 kwietnia 1920 r., zaś podpisany przez przedstawiciela Polski (p. E. Piltza) w dniu 31 maja 1920 r.

UWAGA. Manifest nie powinien zawierać przekreśleń lub nadpisów nie zaświadczonych przez właściwych ajentów komór celnych ani zawierać wyrazów między linjami lub kilku artykułów na jednej linji. Można będzie dodać tyle uzupełnień, ile będzie potrzeba.

WZÓR № 1.

ŻEGLUGA POWIETRZNA.

MANIFEST
LUB DEKLARACJA OGÓLNA O ŁADUNKU.

Miejsce przeznaczone na zapisy urzędu komory celnej		
	APARAT . .	Marka immatrykulacyjna: U. S. — A. — 101 — G.
	DOWÓDCA	Nazwisko: Zamieszkanie: Narodowość: Numer licencji:
	TOWARY .	Miejsce odlotu: Kraj: Miejsce przeznaczenia: Kraj: Liczba dołączonych deklaracji: .....

Dowódca zaświadcza zgodność treści tego manifestu pod karami, przewidzianemi przez ustawy. Wskutek tego, zadatował i podpisał ten dokument bezpośrednio pod ostatnim zapisem.

Numer kolejny manifestu	Znaki i numery paczek	Ilość (w liczbach i wyrazach) i rodzaje paczek	Rodzaj towaru	Waga	UWAGI

ŻEGLUGA POWIETRZNA.

WZÓR № 2.

Miejsce odlotu:

Miejsce przeznaczenia:

Deklaracja dla komory celnej, sporządzona przez P. dla towarów poniższych.

PACZKI		Rodzaj	Wyszczególnienie zawartości	Kraj pochodzenia	Wartość	Waga		UWAGI
Znaki i numery	Ilość					Brutto	Netto	

BIBLIOTEKA SZKOŁY NAUK POLITYCZNYCH W KRAKOWIE

W ....., *dn.* ..... *19* ..... *r.*

Wysyłający: