

§ 12. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

9.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o sygnalizacji lotniczej i o lotniczych znakach naziemnych.

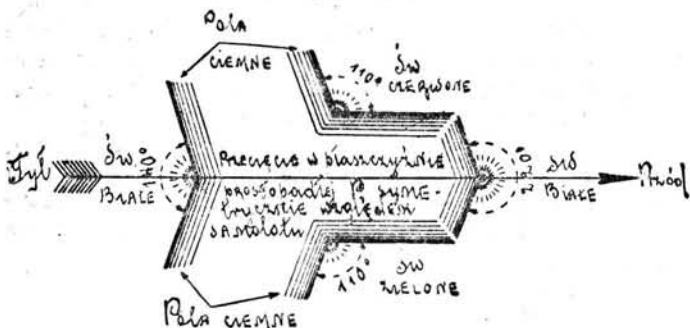
Na podstawie art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. Stałe sygnały optyczne na statkach powietrznych.

§ 1. Wyraz „widzialny”, stosowany w rozporządzeniu niniejszem do światel, oznacza światło, które można widzieć w noc ciemną i przy przezroczystym powietrzu.

Kąty widzialności wskazywane w rozporządzeniu niniejszem a przedstawione na poniższym schemacie, odnoszą się do statku powietrznego w normalnym położeniu lotu prostoliniowego i poziomego.

Widok szematyczny w płaszczyźnie światel samolotu.



§ 2. Przepisy o światłach obowiązują bez względu na stan atmosferyczny od zachodu do wschodu słońca; przez cały ten czas nie wolno używać oprócz światel, wymienionych w niniejszym rozporządzeniu, żadnych innych światel, któreby mogły być uważane jako światła sygnałowe, przepisane dla żeglugi powietrznej; te ostatnie światła nie powinny być oślepiające.

§ 3. Samolot zarówno w locie, jak i przy poruszaniu się własnymi środkami na ziemi lub na wodzie powinien być zaopatrzony w następujące światła:

- Na przodzie światło białe, widzialne pod kątem 220° , symetryczne względem pionowej płaszczyzny symetrii samolotu. Światło to powinno być widzialne na odległość co najmniej 8 km.
- Z prawej strony—światło zielone, z lewej strony — światło czerwone. Światła te mają być tak umieszczone, aby każde z nich rzucało bez przerwy promienie ku przodowi, między dwiema płaszczyznami pionowymi, tworzącymi kąt 110° , z których jedna będzie równoległa do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez oś podłużną statku. Każde z tych światel powinno być widzialne na odległość co najmniej 5 km. Światło zielone jednak nie ma być widoczne z lewej strony ani światło czerwone z prawej strony samolotu.

szczyznami pionowymi, tworzącymi kąt 110° , z których jedna będzie równoległa do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez oś podłużną statku. Każde z tych światel powinno być widzialne na odległość co najmniej 5 km. Światło zielone jednak nie ma być widoczne z lewej strony ani światło czerwone z prawej strony samolotu.

- W tyle samolotu możliwie najdalej białe światło, zwrócone ku tyłowi i widzialne na odległość co najmniej pięciu kilometrów pomiędzy bokami kąta 140° , dzielącego się na dwie równe części przez pionową płaszczyznę symetrii samolotu.
- Gdyby w celu wykonania postanowień niniejszego paragrafu światła pojedyncze należało zastąpić kilkoma światłami, pole widzenia każdego z tych światel winno być ograniczone w ten sposób, żeby było widoczne tylko jedno światło.

§ 4. Przepisy, odnoszące się do światel na samolotach stosuje się do sterowców z następującymi zmianami:

- ilość światel powinna być zdwojona z przodu i w tyle na linii pionowej, z boków poziomo na linii równoległej do osi sterowca;
- każda para światel powinna być widoczna jednocześnie.

Odległość między dwoma światłami każdej pary powinna wynosić nie mniej, niż 2 metry.

§ 5. Sterowiec holowany powinien być zaopatrzony w światła, wskazane w § 4, i oprócz tego w światła, wskazane w § 7 dla sterowców unieruchomionych.

§ 6. Statek powietrzny, unoszący się bezwładnie na powierzchni wody, to jest nie będący zdolnym do poruszania się według przepisów obowiązujących dla uniknięcia niebezpieczeństwa zderzenia na morzu, powinien być zaopatrzony w światła przednie i tylne, przewidziane w §§ 3 i 4 tego rozporządzenia oraz w dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim, w odległości co najmniej 2 m. w ten sposób, aby były widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 3 km.

Jeżeli jednakże statek taki porusza się przy pomocy zewnętrznych, niezależnych od niego środków lokomocji, powinien on być zaopatrzony w światła boczne.

§ 7. Sterowiec, który z jakiegokolwiek przyczyny unosi się bezwładnie (w powietrzu) lub na którym silniki zostały wstrzymane rozmyślnie, powinien oprócz światel, wymienionych w § 4, ukazywać w sposób bardzo widoczny dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim w odległości co najmniej 2 m. i widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 3 km. W dzień sterowiec holowany, którym z jakiegokolwiek przyczyny kierować nie można, powinien ukazywać w sposób bardzo widoczny dwie kule lub przedmioty czarne o średnicy 60 cm., umieszczone jeden nad drugim w odległości co najmniej 2 m.

Sterowiec, będący na uwięzi lub w ruchu, z motorami rozmyślnie zatrzymanymi, powinien w dzień ukazywać w sposób bardzo widoczny kulę lub czarny przedmiot, mający 60 cm. średnicy i ma być uważany przez inne statki powietrzne za bezwładny.

§ 8. Balon wolny powinien być zaopatrzonej w jasne białe światło, umieszczone poniżej łodzi w odległości co najmniej 5 m. widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej trzech kilometrów.

§ 9. Balon na uwięzi powinien posiadać zamiast białego światła wymienionego w § 8 na jego miejscu trzy światła, umieszczone pionowo w odległości co najmniej 4 m. jedno od drugiego, koloru następującego: światło w środku powinno być białe, dwa pozostałe czerwone; wszystkie trzy światła powinny być widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej 3-ch km.

Ponadto na linie powinny być umieszczone w odległości co 300 metrów, począwszy od łodzi, światła po trzy w grupie z zachowaniem przepisu ust. 1 tego paragrafu o rozmieszczeniu światel w każdej grupie. Przedmiot, do którego balon jest przymocowany na ziemi, powinien być również zaopatrzonej w grupę podobnych światel, wskazujących położenie tego przedmiotu.

W dzień lina zamiast światel wyżej wymienionych, powinna być zaopatrzonej w rozmieszczone w odległości co 100 metrów począwszy od łodzi rękawy kierunkowe, o średnicy co najmniej 0,20 m. i długości 2 m. z materji w pasy na przemian białe i czerwone szerokości 0,50 m.

§ 10. Sterowiec, uwiązany przy samej ziemi, powinien posiadać przednie i tylne światła, wskazane w § 4.

Jeśli sterowiec jest uwiązany daleko od ziemi, lina i przedmiot, do którego jest przytwierdzony, powinny być czy to we dnie, czy w nocy oznaczone w sposób wskazany w § 9.

Przepisów tych nie stosuje się do kotwic żeglarskich albo pływaków, używanych przez sterowce do zatrzymywania się na morzu.

§ 11. Samolot, zatrzymujący się na ziemi lub na wodzie, o ile nie zarzuci kotwicy lub nie zostanie uwiązany, powinien być zaopatrzonej w światła, wskazane w § 3.

§ 12. Dla uniknięcia zderzeń ze statkami wodnemi :

- a) Samolot długości poniżej 50 m., na kotwicy lub uwiązany na wodzie, powinien być zaopatrzonej z przodu w najwidoczniejszym miejscu w białe światła widziane zewsząd z odległości co najmniej 2 km.
- b) Samolot długości 50 m. lub większej, na kotwicy, lub uwiązany na wodzie, powinien mieć jedno światło z przodu, wyżej w punkcie a) wskazane, i drugie z tyłu lub blisko tyłu co najmniej o 5 m. poniżej przedniego światła.

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

- c) Samolot, mający 50 m. rozpiętości lub więcej, stojący na kotwicy lub uwiązany na wodzie, powinien posiadać oprócz światel, wskazanych w punkcie a) wzgl. w punkcie b) ponadto na każdym końcu dolnego skrzydła światło umieszczone w sposób wskazany w punkcie a) niniejszego paragrafu.

Przez „rozpiętość” samolotu rozumie się jego największą szerokość.

§ 13. Jeśli w nocy jedno z wymienionych w §§ 3, 4, 8 i 9 światel zgaśnie, statek powietrzny powinien natychmiast lądować, skoro tylko będzie mógł to uczynić bez narażenia się na niebezpieczeństwo.

§ 14. Postanowienia §§ 3 — 13 nie wykluczają stosowania przepisów specjalnych, wydanych przez władze wojskowe o używaniu światel dodatkowych na statkach powietrznych wojskowych pojedynczych lub latających w grupach.

Również postanowienia te nie stoją na przeszkodzie używaniu przez właścicieli statków powietrznych prywatnych specjalnych sygnałów rozpoznawczych, jednakże sygnały takie mogą być używane na zasadzie specjalnego zezwolenia udzielonego przez Ministerstwo Komunikacji i muszą być wpisane do rejestru statków powietrznych i do ksiąg pokładowych.

II. Sygnały optyczne na lotniskach.

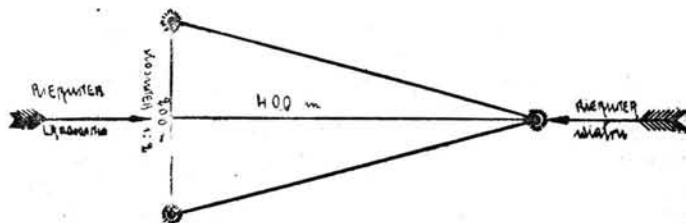
§ 15. Na lotniskach, otwartych w nocy, mają zastosowanie następujące sygnały świetlne :

Granice lotniska powinny być oznaczone zapomocą lamp czerwonych, rozstawionych w odległościach od 50 do 100 mtr. między sobą. Lamy te, w szczególności w sferze wolnych przelotów winny być umieszczone w ten sposób, by nie stwarzać w tych miejscach swoją konstrukcją przeszkód dla lądowania.

Kierunek lądowania powinien być wskazany zapomocą oświetlonego białym światłem sygnału na ziemi w kształcie litery T lub też, w braku odpowiednich urządzeń świetlnych, przez trzy światła lub rozpalone ogniska, rozmieszczone w formie trójkąta równoramiennego, którego podstawa winna wynosić 200 m., a wysokość 400 m.

Ognisko (światło) wierzchołkowe trójkąta winno być zwrócone ku wiatrowi. Lądujący statek powietrzny powinien kierować się wzdłuż linii środkowej, idącej od podstawy trójkąta ku jego wierzchołkowi.

Linja, łącząca dwa ogniska (światła) u podstawy, jest linją, w której samolot powinien starać się dotknąć kołami ziemi, ognisko (światło) zaś wierzchołkowe oznacza granicę, której lądującemu statkowi nie wolno przekroczyć.



W portach lotniczych wodnych czerwone lamy oznaczające granice wodowiska, powinny być umieszczone na pływakach.

Zawiadowca portu winien posiadać w swoim rozporządzeniu dostateczną ilość przenośnych lamp czerwonych dla ogarniania na lotnisku miejsc, które z tych czy innych przyczyn nie nadają się do lądowania.

Samo miejsce lądowania winno być oświetlone specjalnymi nieoślepiającymi lotnika reflektorami, bądź też posiadać urządzenie t. zw. linii świetlnej.

§ 16. Wszelkie przedmioty, stojące w odległości do 1 km. od krańców lotniska i wyższe niż 20 m. powinny być w porze nocnej zaopatrzone w światła czerwone, wyraźnie widoczne, umieszczone na najwyższych punktach tych przedmiotów.

O ile niektóre z tych przedmiotów stwarzają specjalne niebezpieczeństwo dla ruchu lotniczego, winny one poza światłami czerwonymi otrzymać światła białe, służące do oświetlenia tych przeszkód i skierowane w ten sposób, by w żadnym wypadku nie oślepić lotnika.

Sprawa znakowania linii elektrycznych przebiegających w pobliżu lotnisk wogóle, w szczególności zaś lotnisk przeznaczonych do nocnych lotów, będzie ujęta w specjalnych przepisach wykonawczych, dotyczących istniejących i budowanych linii elektrycznych w pobliżu lotnisk i stałych dróg powietrznych.

III. Inne sygnały.

§ 17. Każdy statek powietrzny obowiązany jest przed odlotem zaopatrzyć się w 5 rakiet czerwonych i 5 zielonych, oraz w przyrząd do wyrzucania tych rakiet.

Pozatem każdy statek w miarę możliwości powinien być wykwapowany w takie urządzenia sygnałowe, któreby umożliwiały nadawanie wszystkich sygnałów, przewidzianych w niniejszym rozdziale.

§ 18. Statek powietrzny, zamierzający lądować nocą na lotnisku, posiadającym personel służbowy, powinien przed rozpoczęciem lądowania nadawać przerywane sygnały.

Sygnały te mogą być nadawane zapomocą latarni lub reflektorów, niewchodzących jednak w układ światła przewidzianych w §§ 3 i 4 niniejszego rozporządzenia albo też zapomocą przyrządów dźwiękowych.

W obydwu wypadkach statek powietrzny może posługiwać się międzynarodowym kluczem Morse'a, nadając swój sygnał wywoławczy.

Sygnał wywoławczy, używany w tych wypadkach, składa się z litery, stanowiącej znak przynależności państwowej statku i ostatniej litery znaku rejestracyjnego.

Zezwolenie na lądowanie powinno być dane z lotniska przez powtórzenie tego samego sygnału wywoławczego nadanego światłem koloru zielonego, po którym winien nastąpić szereg przerywanych sygnałów świetlnych tego samego koloru.

§ 19. Rakietą czerwoną lub światłem czerwonym na ziemi oznacza, że statkowi powietrznemu lądować nie wolno.

§ 20. Statek powietrzny, zmuszony nagle lądować nocą, powinien przed rozpoczęciem lądowania rzucić zapomocą swych światła nawigacyjnych szereg krótkich i przerywanych sygnałów świetlnych.

§ 21. Celem wydania statkowi powietrznemu rozkazu lądowania używać należy następujących sygnałów:

- a) w dzień, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą każdy obłok dymu czarnego lub żółtego;
- b) w nocy, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą światła lub gwiazdy czerwone.

Oprócz tego, celem zapobieżenia lądowaniu innego statku powietrznego poza upatrzonym, należy skierować na niego zapomocą reflektora przerywany snop światła białego.

§ 22. Biały krzyż (na śniegu czarny), wyłożony na środku strefy lądowań, oznacza, że lądowanie jest wzbronione.

§ 23. Jeżeli statek powietrzny, znajdujący się w niebezpieczeństwie, żąda ratunku, powinien stosować w tym celu razem lub oddzielnie niżej wymienione sygnały alarmowe:

- a) sygnał międzynarodowy S. O. S., dawany zapomocą aparatów optycznych lub radjotechnicznych;
- b) sygnał alarmowy, dawany zapomocą chorągiewek N. C. klucza międzynarodowego;
- c) sygnał dystansowy, utworzony z kwadratowej chorągiewki z kulą lub czemś podobnym bądź nad nią bądź pod nią;
- d) niestanny dźwięk, wydawany zapomocą jakiegokolwiek przyrządu dźwiękowego;
- e) sygnał składający się z szeregu wypuszczonych w krótkich odstępach czasu białych rakiet Very.

Gdy statek powietrzny zamierza podać do wiadomości, iż znajduje się w niebezpieczeństwie, bądź w trakcie lądowania (wodowania) przymusowego, bądź też nagle przerwał swój lot, lecz nie uważa za konieczne żądać natychmiastowej pomocy używając sygnału SOS, winien on nadawać radjotelegraficznie lub radjotelefonicznie międzynarodowy sygnał alarmowy PAN.

§ 24. Dla zawiadomienia statku, że znajduje się w bliskości strefy zakazanej i powinien zmienić kierunek drogi, należy stosować niżej wymienione sygnały:

- a) w dzień, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą każdy obłok białego dymu, wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien;
- b) w nocy, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą ognie względnie gwiazdy białe, wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien.

§ 25. a) W razie gdyby mgła lub opary uczyniły lotnisko niewidzialnym, należy lotniska dawać sygnały zapomocą balonów sygnałowych, służących jako pływaki powietrzne, białych rakiet lub reflektorów;

b) w razie mgły, opadu śniegu lub ulewy zarówno w dzień jak w nocy statek powietrzny, znajdujący się na wodzie, powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

- 1) jeśli statek nie jest ani na kotwicy, ani na uwięzi, sygnał w odstępach najwyżej dwum minutowych, składający się z dwóch dźwięków, trwających około 5 sekund, w odstępach czasu około jednej sekundy;
- 2) jeśli statek jest na kotwicy lub na uwięzi, częste dźwięki dzwonu lub gongu dostatecznie silne, trwające około 5 sekund, w odstępach czasu najwyżej 1 minuty.

§ 26. Dla samolotów kołujących po lotnisku znak, dany czerwoną tarczą, oznacza, że samoloty winny

przerwać kołowanie; znak dany białą tarczą oznacza, że mogą one w dalszym ciągu kołować.

Znak białą tarczą, dany samolotowi, znajdującemu się na linii startu, oznacza, że samolot może startować.

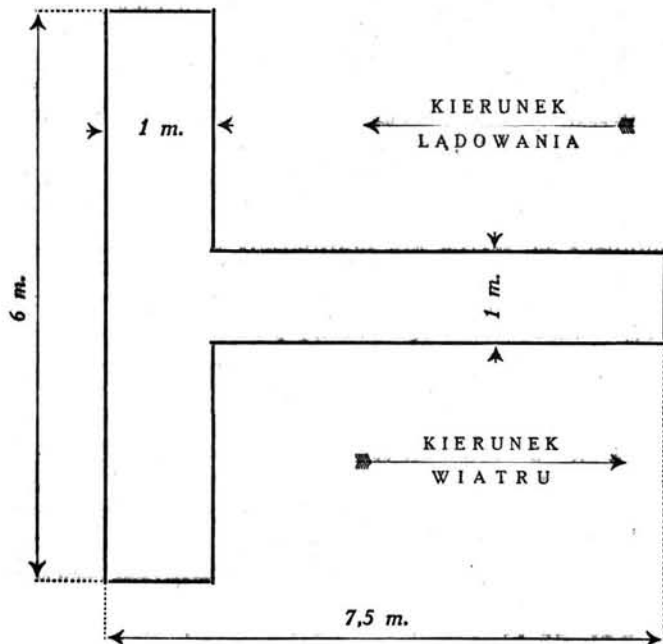
IV. Sygnalizacja kierunków wiatru.

§ 27. Kierunek wiatru na lotniskach powinien być oznaczony w następujący sposób:

- zapomocą rękawa lotniczego, lub strzały oświetlonej w nocy, umieszczonych na słupach lub na hangarach w miejscu wyraźnie widzialnem ze wszystkich stron lotniska; wysokość takiego urządzenia nie powinna być mniejszą od 6 m. Wymiary rękawa winny być następujące: długość 2 m. promień 0,20 m., materja w pasy białe i czerwone naprzemian, szerokości 0,50 m.;
- zapomocą wyłożonej na ziemi litery T (wymiary podane na rysunku poniżej) koloru białego, na śniegu czarnego.

Trzon litery T winien być zwrócony w kierunku pod wiatr i wskazuje kierunek lądowania; na lotnisku może być wyłożone tylko jedno T;

- na lotniskach nie posiadających urządzeń, wspomnianych w punktach a) i b), zapomocą dymu, unoszącego się nad rozpalonem w tym celu ogniskiem;
- jeżeli wiatru niema, litera T (i strzała, o ile znajduje się na danem lotnisku) powinna wskazywać wyznaczony kierunek lądowania.



Przepisy końcowe.

§ 28. Sygnały świetlne ze statków powietrznych oraz z ziemi mogą być wykonywane i nadawane jedynie przez osoby, upoważnione do tego, mianowicie: na statkach powietrznych przez dowódcę statku lub członka załogi, przez niego upoważnionego, na lotniskach zaś użytku publicznego, przez zawiadowców portów, a we wszystkich innych wypadkach przez organa służby bezpieczeństwa publicznego.

§ 29. Zawiadowcy portów i organa służby bezpieczeństwa publicznego są obowiązani skłałać Ministerstwu Komunikacji drogą służbową raporty o wykroczeniach przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia.

§ 30. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

§ 31. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

10.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych.

Na podstawie art. 8 ustęp a) i art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do statków powietrznych, wpisanych do polskiego rejestru państwowego, oraz do obcych statków powietrznych, korzystających z prawa przylotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów międzynarodowych lub pozwolenia Ministra Komunikacji bądź Ministra Spraw Wojskowych, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

§ 2. Jako „ruch statków powietrznych”, według niniejszego rozporządzenia uważa się ich start, lądowanie, kołowanie (rulowanie) oraz lot ponad lotniskami, lądem i wodą.

§ 3. Przed rozpoczęciem ruchu przez statek powietrzny, zawiadowca portu lotniczego powinien upewnić się, czy balast, ładunek, bagaż pasażerów i inne przedmioty ruchome, znajdujące się na statku, są należycie umocowane i czy nie zagraża niebezpieczeństwo ich wypadnięcia lub takie przesunięcie, któreby tamowały swobodę ruchów załogi statku w czasie lotu albo było uciążliwym dla podróżnych.

§ 4. Podróżni na statkach powietrznych powinni podczas lotu:

- przypasać się do siedzenia,
- stosować się do wskazówek i poleceń dowódcy statku.