

ZARZĄDZENIE Nr 130 PREZESA RADY MINISTRÓW

dnia 16 lipca 1951 r.

w sprawie tymczasowej instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego.

Na podstawie art. 8 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządza się, co następuje:

§ 1. W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym kursującym na liniach Warszawa — Kopenhaga i Warszawa — Sztokholm wprowadza się w życie tym-

czasową instrukcję alarmową ratownictwa powietrzno-morskiego dla lotniczych linii komunikacyjnych Warszawa — Kopenhaga i Warszawa — Sztokholm, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

Załącznik do zarządzenia Nr 130
Prezesa Rady Ministrów z dnia 16
lipca 1951 r. (poz. 897).

TYMCZASOWA INSTRUKCJA ALARMOWA RATOWNICTWA POWIETRZNO-MORSKIEGO
DLA LOTNICZYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH WARSZAWA — KOPENHAGA i WARSZAWA —
SZTOKHOLM

W przypadku przymusowego wodowania samolotu na morzu akcję ratowniczą podejmą: Gdański Urząd Morski (G.U.M.) i Szczeciński Urząd Morski (S.U.M.), niezależnie od wszelkiej innej akcji ratowniczej, która może być podjęta w myśl przepisów międzynarodowych.

1. Alarmowanie z powietrza:

A) W razie powstania na pokładzie samolotu obsługującego linie Warszawa-Kopenhaga i Warszawa-Sztokholm podczas przelotu nad morzem sytuacji niebezpiecznej, grożącej koniecznością wodowania, kapitan statku powietrznego obowiązany jest zawiadomić o tym natychmiast w trybie i na falach usta-

lonych w załączniku do niniejszej instrukcji radiostację SRG, z którą utrzymuje łączność. Wymienione wyżej zawiadomienia, niezależnie od możliwego przejęcia ich przez jakiegokolwiek inne radiostacje, przejmą pocztowe radiostacje nadbrzeżne znajdujące się w Gdyni i Szczecinie. Równocześnie załoga samolotu wypuszcza w krótkich odstępach czasu rakietę koloru czerwonego (gwiazdziste lub na spadochronach) dla zwrócenia uwagi statków znajdujących się w pobliżu.

B) W chwili zagrożenia koniecznością wodowania samoloty obsługujące linie komunikacyjne Warszawa-Kopenhaga i Warszawa-Sztokholm i utrzymujące łącz-

ność z r-goniometrem SRG (333 kc/s), po wykonaniu czynności, podanych w pkt A, przechodzą z powrotem na łączność z SRG i nadają dwie kreski w ciągu około 10 sek. każdą i zaraz po tym swój znak wywoławczy, co pozwoli stacjom radio-goniometrycznym określić ich położenie. W razie potrzeby nadawanie to może być powtarzane w częstych odstępach. Sygnały te należy nadawać do chwili wodowania, a przy opuszczaniu samolotu przez załogę należy klucz zablokować.

C) W przypadku zagrożenia koniecznością wodowania w chwili, kiedy samolot przeszedł już na łączność z kontrolą ruchu lotniczego (ATC) duńską lub szwedzką, alarmowanie należy w trybie i na falach wskazanych w załączniku do niniejszej instrukcji przesłać do radiostacji, z którą samolot w danym momencie utrzymuje łączność.

2. Alarmowanie na ziemi:

A) Radiostacja goniometryczna SRG po odebraniu i potwierdzeniu zawiadomienia o niebezpieczeństwie, otrzymanego z samolotu:

— zarządza natychmiast wykonywanie namiarów przez odpowiednie r-goniometry i określa pozycję samolotu przez cały czas aż do chwili przerwania się łączności;

— zawiadamia każdym dostępnym środkiem łączności Kapitanaty Portów w Gdyni i Szczecinie, a w następnej kolejności G.U.M. i S.U.M., podając wszystkie znane niezbędne szczegóły o sytuacji samolotu;

— w końcu zawiadamia ATC Warszawa o wypadku, podając określoną pozycję samolotu, czas zajścia wypadku, postępy akcji ratunkowej itp.

B) Radiostacje nadbrzeżne, znajdujące się w Gdyni i Szczecinie, po przejęciu zawiadomień wymienionych w pkt 1 A natychmiast zaalarmują Kapitanaty Portów w Gdyni i Szczecinie, a w następnej kolejności G.U.M. i S.U.M., podając wszystkie znane niezbędne szczegóły o sytuacji samolotu. Akcję tę podejmują pocztowe radiostacje nadbrzeżne, niezależnie od wszelkich poczynań innych stacji krajowych i zagranicznych.

3. Akcja ratunkowa:

Po otrzymaniu zawiadomienia, że samolot znajduje się w niebezpieczeństwie, Kapitanaty Portów w Gdyni i Szczecinie przy współdziałaniu Marynarki Wojennej i W.O.P. podejmują wszelkie konieczne środki dla przeprowadzenia akcji ratunkowej na morzu.

Załącznik do tymczasowej instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego dla lotniczych linii komunikacyjnych Warszawa-Kopenhaga i Warszawa-Sztokholm.

PRZEPISY O SYGNALE I KORESPONDENCJI W NIEBEZPIECZEŃSTWIE ORAZ SYGNAŁACH BACZNOŚCI, NAGŁĄCYCH I OSTRZEGAWCZYCH.

Dział 1. Postanowienia ogólne.

1. W lotniczej służbie ruchomej obowiązują postanowienia podane niżej w działach od 1 do 11 włącznie niniejszych przepisów.

2. Żadne z postanowień niniejszych przepisów nie może stać na przeszkodzie w użyciu przez stację ruchomą, będącą w niebezpieczeństwie, wszelkich środków, jakimi dysponuje, aby zwrócić na siebie uwagę, zawiadomić o sytuacji i uzyskać pomoc.

3. Szybkość nadawania telegraficznego w wypadkach niebezpieczeństwa, nagłości lub ostrzeżeń nie powinna na ogół przekraczać 16 słów na minutę.

4. Szybkość nadawania sygnału baczności wskazana jest w pkt 52.

Dział 2. Częstotliwości stosowane w wypadkach niebezpieczeństwa.

5. Każdy samolot w razie niebezpieczeństwa powinien nadawać wezwanie w niebezpieczeństwie częstotliwością, na której nasłuchują stacje lądowe lub ruchome, mogące okazać pomoc. Gdy wezwanie skierowane jest do stacji morskiej służby ruchomej, powinna być użyta międzynarodowa częstotliwość w niebezpieczeństwie 500 kc/s lub inna, na jakiej nasłuchują te stacje.

6. W wypadku stacji radiotelefonicznych służby morskiej powinny być użyte fale 1650 kc/s lub 2182 kc/s.

Dział 3. Sygnał niebezpieczeństwa.

7. W radiotelegrafii sygnał niebezpieczeństwa składa się z grupy . . . — — — . . . wydawanej jako jeden znak, w którym kreski powinny być dobrze odmierzone, aby można je było wyraźnie odróżnić od kropek.

8. W radiotelefonii sygnał niebezpieczeństwa polega na wymawianiu wyrazu MEJDREI, wymawianego jak brzmienie francuskie wyrazu „m'aider“.

9. Te sygnały niebezpieczeństwa oznaczają, że samolotowi, nadającemu sygnał niebezpieczeństwa, grozi poważne i bliskie niebezpieczeństwo i że prosi on o natychmiastową pomoc.

Dział 4. Wezwanie w niebezpieczeństwie.

10. Wezwanie w niebezpieczeństwie i zawiadomienie o niebezpieczeństwie nadaje się tylko z upoważnienia dowódcy lub osoby odpowiedzialnej za samolot, mającej stację ruchomą.

11. O ile wezwanie w niebezpieczeństwie nadaje się radiotelegraficznie częstotliwością 500 kc/s, to w zasadzie poprzedza się je sygnałem baczności, określonym w pkt 52.

12. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, nadanie wezwania od chwili zakończenia sygnału baczności dzieli przerwą dwuminutową. W tym przypadku, po sygnale baczności powinien nastąpić bezwzględnie sygnał niebezpieczeństwa . . . — — — . . . nadany trzy razy, a to w celu uruchomienia automatycznych aparatów, wspomnianych w pkt 55.

13. Wezwanie w niebezpieczeństwie, nadawane radiotelegraficznie, zawiera:

- sygnał niebezpieczeństwa, nadany trzy razy,
- wyraz DE,
- znak wywoławczy stacji ruchomej będącej w niebezpieczeństwie, powtórzony trzykrotnie.

14. Wezwanie w niebezpieczeństwie, nadawane radiotelefonicznie, poprzedza się zwykle sygnałem . . . — — — . . . nadanym za pomocą gwizdka lub w inny odpowiedni sposób.

15. Wezwanie w niebezpieczeństwie nadawane radiotelefonicznie składa się z:

- sygnału niebezpieczeństwa MEJDEJ, powtórzonego trzy razy,
- wyrażenia ICI lub THIS IS, po którym następuje znak wywoławczy lub jakikolwiek inny sygnał rozpoznawczy stacji ruchomej będącej w niebezpieczeństwie, z powtórzeniem całości trzy razy.

16. Wezwanie w niebezpieczeństwie ma absolutne pierwszeństwo przed innymi nadawaniem. Wszystkie stacje, które je usłyszą, powinny natychmiast przerwać wszelką pracę nadawczą, mogącą przeszkadzać korespondencji w niebezpieczeństwie i rozpocząć nasłuch na częstotliwości użytej do wezwania w niebezpieczeństwie. Nie należy kierować tego wezwania do określonej stacji ani potwierdzać jego odbioru, dopóki zawiadomienie o niebezpieczeństwie nie zostało nadane.

Dział 5. Zawiadomienie o niebezpieczeństwie.

17. Po wezwaniu w niebezpieczeństwie powinno nastąpić możliwie najrychlej zawiadomienie o niebezpieczeństwie. Zawiadomienie to składa się z:

- wezwania w niebezpieczeństwie,
- nazwy samolotu w niebezpieczeństwie,
- wskazówek co do położenia geograficznego, rodzaju niebezpieczeństwa i rodzaju żądanej pomocy,
- wszelkich innych wskazówek, które mogłyby ułatwić okazanie tej pomocy.

18. Zasadniczo samolot, jeżeli czas pozwala, nadaje w swym zawiadomieniu o niebezpieczeństwie następujące informacje:

- obliczoną przybliżoną pozycję i godzinę tego obliczenia,
- rzeczywisty kierunek lotu i szybkość lotu według wskaźnika,
- wysokość lotu,
- rodzaj samolotu,
- rodzaj niebezpieczeństwa,
- zamierzenie dowódcy (jak np. przymusowe wodowanie lub lądowanie na ryzyko).

19. Zasadniczo samolot w locie sygnalizuje swą pozycję:

- bądź podając swą szerokość i długość (Greenwich) w stopniach i minutach, uzupełnione odpowiednio jednym z wyrazów NORTH, SOUTH, EAST lub WEST,
- bądź też podając nazwę najbliższej miejscowości, przybliżoną odległość od niej, uzupełnioną odpowiednio jednym z wyrazów: NORTH, SOUTH, EAST lub WEST albo ewentualnie wyrazami oznaczającymi kierunki pośrednie.

20. Po nadaniu swego zawiadomienia o niebezpieczeństwie stacja ruchoma nadaje dwie kreski w ciągu ok. 10 sekund każdą i zaraz po tym swój znak wywoławczy, co pozwoli stacjom radiogoniometrycznym określić jej położenie. W razie potrzeby nadawanie to może być powtarzane w częstych odstępach.

21. Zawiadomienie o niebezpieczeństwie powinno być powtarzane co pewien czas, szczególnie podczas okresów ciszy, przewidzianych dla wszystkich stacji morskiej służby ruchomej. Stacje te w godzinach służbowych stosują środki zapewniające skuteczny nasłuch na międzynarodowej częstotliwości w niebezpieczeństwie 500 kc/s dwa razy na godzinę, każdorazowo w ciągu trzech minut, poczynając od 15-tej i 45-tej minuty według średniego czasu Greenwich (G.M.T.). Zawiadomienie o niebezpieczeństwie należy powtarzać dopóty, dopóki odpowiedź nie będzie uzyskana.

22. Sygnał baczności w razie potrzeby może być również powtarzany.

23. Jednakże odstępy powinny być dostatecznie długie, aby stacje przygotowujące odpowiedź miały czas uruchomić aparaty nadawcze.

24. W razie gdy stacja ruchoma będąca w niebezpieczeństwie nie otrzyma odpowiedzi na zawiadomienie o niebezpieczeństwie, nadane częstotliwością niebezpieczeństwa, zawiadomienie może powtórzyć każdą inną posiadaną częstotliwością, która mogłaby zwrócić na siebie uwagę.

25. Bezpośrednio przed grożącym katastrofą lądowaniem, przed przymusowym lądowaniem lub wodowaniem, jak również przed zupełnym porzuceniem samolotu, aparaty radioelektryczne, jeżeli na to sytuacja pozwala, powinny być nastawione na nieprzerwane nadawanie.

26. Stacja ruchoma dowiedziawszy się, że inna stacja ruchoma jest w niebezpieczeństwie, może nadać zawiadomienie o niebezpieczeństwie w jednym z następujących przypadków:

- a) stacja w niebezpieczeństwie nie jest w stanie sama nadawać tego zawiadomienia,
- b) dowódca lub osoba odpowiedzialna za samolot, którego stacja wzywa pomocy, uzna, że postronna pomoc jest niezbędna.

27. Stacje służby ruchomej, które odebrały zawiadomienie o niebezpieczeństwie od stacji ruchomej, znajdującej się niewątpliwie w ich pobliżu, powinny niezwłocznie potwierdzić odbiór (patrz pkt 43, 44 i 46). Jeżeli wezwanie w niebezpieczeństwie nie było poprzedzone sygnałem baczności, stacje te mogą nadawać ten sygnał za zezwoleniem władzy, odpowiedzialnej za stację, bacząc, aby nie przeszkodzić innym stacjom w wydaniu potwierdzenia odbioru zawiadomienia.

28. Stacje służby ruchomej, które odebrały zawiadomienie o niebezpieczeństwie od stacji ruchomej, z całą pewnością nie znajdującej się w ich pobliżu, powinny potwierdzić jego odbiór dopiero po upływie krótkiego odstępu czasu, aby umożliwić stacjom znajdującym się bliżej zagrożonej stacji ruchomej wysłanie bez zakłóceń odpowiedzi i potwierdzenia odbioru.

29. Postanowienia pkt 27 i 28 stosuje się również do wszystkich stacji, które mogą wezwanie potwierdzić.

Dział 6. Korespondencja w niebezpieczeństwie.

30. Korespondencja w niebezpieczeństwie obejmuje całkowitą wymianę wiadomości, dotyczących udzielenia natychmiastowej pomocy stacji ruchomej, znajdującej się w niebezpieczeństwie.

31. W korespondencji, dotyczącej niebezpieczeństwa, sygnał niebezpieczeństwa powinien być nadawany przed wezwaniem i rozpocząć nagłówek każdego radiotelegramu.

32. Wymianą korespondencji, dotyczącej niebezpieczeństwa, kieruje stacja ruchoma, będąca w niebezpieczeństwie lub stacja ruchoma, która zgodnie z postanowieniami pkt 25 i 26 nadała wezwanie w niebezpieczeństwie. Stacje te mogą jednak odstąpić innej stacji kierownictwo wymiany korespondencji, dotyczącej niebezpieczeństwa.

33. Stacja, będąca w niebezpieczeństwie, może nakazać milczenie bądź to wszystkim stacjom służby ruchomej w tej okolicy, bądź też stacji, która przeszkadza korespondencji w niebezpieczeństwie. Odpowiednio do okoliczności kieruje to zlecenie „do wszystkich“ lub też tylko do jednej stacji. W obu przypadkach używa ona przepisowego skrótu QRT, uzupełnionego sygnałem niebezpieczeństwa . . . — — — . . .

34. Każda stacja służby ruchomej, znajdująca się w pobliżu samolotu będącego w niebezpieczeństwie, może, o ile uważa to za konieczne, również nakazać milczenie. Stosuje ona w tym razie procedurę podaną w pkt 33, zastępując sygnał niebezpieczeństwa wyrazem „DETRESSE“ uzupełnionym własnym znakiem wywoławczym.

35. Stosowanie przepisowego skrótu QRT powinno być zastrzeżone w miarę możliwości stacji ruchomej w niebezpieczeństwie i stacji kierującej korespondencją w niebezpieczeństwie.

36. Każda stacja, która usłyszy wezwanie w niebezpieczeństwie, powinna zastosować się do postanowień pkt 16.

37. Każda stacja służby ruchomej, wiedząc o korespondencji w niebezpieczeństwie, powinna śledzić jej przebieg, chociażby w niej nie uczestniczyła.

38. Podczas całego trwania wymiany korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa zabrania się wszystkim stacjom, które wiedzą o tej korespondencji, a nie uczestniczą w niej:

- a) nadawać częstotliwościami, którymi jest prowadzona korespondencja w niebezpieczeństwie,
- b) używać emisji klasy B.

39. Stacja służby ruchomej, która śledząc przebieg korespondencji w niebezpieczeństwie jest zdolna do pełnienia swej normalnej służby, może pełnić ją, o ile wymiana korespondencji w niebezpieczeństwie jest już na dobre zapewniona i pod warunkiem, że postanowienia pkt 38 będą zachowane oraz że nie przeszkodzi to korespondencji w niebezpieczeństwie.

40. Gdy stacja lądowa odbierze wezwanie w niebezpieczeństwie, powinna niezwłocznie przedsięwziąć niezbędne środki dla powiadomienia władz, które biorą udział w akcji ratunkowej.

41. Gdy wymiana korespondencji w niebezpieczeństwie została ukończona lub gdy zachowywanie milczenia nie jest już konieczne, stacja, która kierowała tą wymianą, nadaje częstotliwością niebezpieczeństwa lub w razie potrzeby—częstotliwością użytą do korespondencji w niebezpieczeństwie zawiadomienie adresowane „do wszystkich“ o tym, że wymianę korespondencji ukończono.

42. Zawiadomienie to ma mieć formę następującą:
- sygnał niebezpieczeństwa,
 - wezwanie „do wszystkich“ CQ (trzy razy),
 - wyraz DE,
 - znak wywoławczy stacji nadającej zawiadomienie (raz),
 - godzina nadania zawiadomienia,
 - nazwa i znak wywoławczy stacji ruchomej, która była w niebezpieczeństwie,
 - skrót przepisowy QUM.

Dział 7. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia o niebezpieczeństwie.

43. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia o niebezpieczeństwie nadaje się w następujący sposób:

- znak wywoławczy stacji ruchomej, będącej w niebezpieczeństwie (trzy razy),
- wyraz DE,
- znak wywoławczy stacji potwierdzającej odbiór (trzy razy),
- grupa RRR,
- sygnał niebezpieczeństwa.

44. Każda stacja ruchoma, potwierdzająca odbiór zawiadomienia o niebezpieczeństwie, powinna na zlecenie dowódcy lub osoby odpowiedzialnej za statek,

samolot lub inny obiekt nadać możliwie jak najrychlej podane niżej wskazówki w porządku, jak następuje:

- swoją nazwę,
- swe położenie geograficzne w sposób wskazany w pkt 19 i 45,
- szybkość, z jaką zdąża w kierunku samolotu, będącego w niebezpieczeństwie.

45. Statek podaje swe położenie według szerokości i długości (Greenwich), używając dla oznaczenia stopni i minut cyfr z dodaniem jednego z wyrazów NORTH lub SOUTH i jednego z wyrazów EAST lub WEST. Sygnału — — — używa się do oddzielenia stopni od minut. Może być ewentualnie podany namiar rzeczywisty i odległość w milach morskich od znanego punktu geograficznego.

46. Przed wydaniem tego zawiadomienia stacja powinna się upewnić, czy nie przeszkodzi pracy innych stacji, znajdujących się w miejscu bardziej dogodnym dla okazania natychmiastowej pomocy stacji, będącej w niebezpieczeństwie.

Dział 8. Powtórzenie wezwania lub zawiadomienia o niebezpieczeństwie.

47. Każda stacja służby ruchomej, która nie jest sama w stanie udzielić pomocy, a słyszała zawiadomienie o niebezpieczeństwie, na które nie dano natychmiastowego potwierdzenia odbioru, powinna przedsięwziąć wszelkie niezbędne środki celem zwrócenia uwagi innych stacji służby ruchomej, które są w stanie udzielić tej pomocy.

48. W tym celu za zezwoleniem władzy odpowiedzialnej za stację wezwanie w niebezpieczeństwie i zawiadomienie o niebezpieczeństwie mogą być powtórzone. Powtórzenie to odbywa się pełną mocą bądź częstotliwością niebezpieczeństwa, bądź jedną z częstotliwości, które mogą być użyte w wypadku niebezpieczeństwa (patrz pkt 5 i 6 oraz 49). Jednocześnie czynione są wszelkie kroki celem zawiadomienia władz, które mogłyby okazać skuteczną pomoc.

49. Statki stosują następujące częstotliwości w wypadkach niebezpieczeństwa:

- a) w wypadku niebezpieczeństwa stosuje się międzynarodową częstotliwość niebezpieczeństwa, mianowicie 500 kc/s; wskazane jest użycie emisji raczej klasy A2 lub B,
- b) stacje radiotelefoniczne, pracujące w wyznaczonym paśmie, między 1605 a 2850 kc/s, stosują w wypadku niebezpieczeństwa częstotliwość 2182 kc/s lub 1650 kc/s (patrz pkt 6),
- c) stacje okrętowe, nie mogące nadawać powyższymi częstotliwościami w niebezpieczeństwie, powinny używać swej normalnej częstotliwości wywoławczej.

50. Jeżeli powtórzenie wezwania w niebezpieczeństwie lub zawiadomienie o niebezpieczeństwie nadaje się za pomocą radiotelegrafu, są one zasadniczo poprzedzone nadaniem sygnału baczności, podanym w pkt 52. Pomiedzy nadaniem sygnału baczności a powtórzeniem wezwania w niebezpieczeństwie lub zawiadomienia o niebezpieczeństwie powinien być dostateczny odstęp czasu, aby stacje ruchome nie pełniące stałego nasłuchu, będąc ostrzeżone działaniem swego samoczynnego urządzenia alarmowego, miały czas przystąpić do nasłuchu.

51. Stacja, która powtarza wezwanie w niebezpieczeństwie lub zawiadomienie o niebezpieczeństwie, uzupełnia je wyrazem DE i swoim własnym znakiem wywoławczym nadanym trzykrotnie.

Dział 9. Sygnał baczności.

52. Sygnał baczności składa się z serii 12 (dwunastu) kresiek nadanych w ciągu jednej minuty, licząc na nadawanie jednej kreski cztery sekundy, a na odstęp między dwiema kolejnymi kreskami — jedną sekundę. Sygnał ten może być nadawany ręcznie, lecz zaleca się nadawanie go przyrządem automatycznym.

53. Ten specjalny, sygnał ma jedynie na celu uruchomienie samoczynnych aparatów alarmowych. Należy go używać wyłącznie dla zapowiedzenia bądź wezwania w niebezpieczeństwie lub zawiadomienia o niebezpieczeństwie, bądź też pilnego ostrzeżenia o cyklonach.

54. Aparaty samoczynne, przeznaczone do odbioru sygnału baczności, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- a) reagować na sygnał baczności, nadawany telegraficznie emisjami przynajmniej klasy A2 lub B,
- b) reagować na sygnał baczności, pomimo zakłóceń (gdy nie są one ciągle) wywoływanych wyładowaniami atmosferycznymi i silnymi sygnałami, innymi niż sygnał baczności; wskazane jest przy tym, aby nie była potrzebna jakakolwiek ręczna regulacja w okresie nasłuchu, do którego aparat ten jest stosowany,
- c) nie działać na skutek wyładowań atmosferycznych lub silnych sygnałów, innych niż sygnał baczności,
- d) posiadać minimum czułości takie, aby przy nikłych przeszkodach atmosferycznych aparat był w stanie funkcjonować pod działaniem sygnału baczności, nadawanego przez nadajnik (rezerwową) stacji okrętowej, używany w niebezpieczeństwie w dowolnych odległościach od tego nadajnika, mniejszych lub równej odległości normalnej, ustalonej dla danego nadajnika konwencją o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu, a pożądane — również i przy większych odległościach,
- e) sygnalizować wszelkie uszkodzenia, mogące przeszkodzić normalnemu funkcjonowaniu aparatu w okresach nasłuchu.

55. Ustalenie typu sygnału baczności, określonego w pkt 52, nie wyklucza użycia aparatu samoczynnego, który odpowiadałby wyżej podanym warunkom i był uruchamiany sygnałem niebezpieczeństwa . . . — — —

Dział 10. Sygnał naglący.

56. Sygnał naglący może być nadawany tylko z upoważnienia dowódcy lub osoby odpowiedzialnej za samolot, posiadający stację ruchomą.

57. Sygnał naglący może być nadawany przez stację lądową tylko z upoważnienia odpowiedzialnej władzy.

58. W radiotelegrafii sygnał naglący składa się z trzykrotnie powtórzonych grupy XXX, nadawanej z należywym oddzieleniem poszczególnych liter każdej grupy i samych grup. Wydaje się go przed wywołaniem.

59. W radiotelefonii sygnał naglący składa się z trzykrotnie powtórzonych wyrazu PAN (odpowiada-

jącego francuskiej wymowie wyrazu „panne“). Wydaje się go przed wywołaniem.

60. Sygnał naglący oznacza, że stacja wywołująca ma do wydania bardzo pilną wiadomość, dotyczącą bezpieczeństwa statku, samolotu lub innego obiektu albo też jakiejś osoby znajdującej się na pokładzie lub widocznej z pokładu.

61. Sygnał naglący ma pierwszeństwo przed wszelką inną wymianą z wyjątkiem dotyczącej niebezpieczeństwa. Wszelkie stacje ruchome i lądowe, które go usłyszą, powinny baczyć, aby nie zakłócić wydawania korespondencji, następującej po sygnale nagłym.

62. Zasadniczo stacja ruchoma, używająca sygnału naglącego, powinna go kierować pod adresem określonej stacji.

63. Korespondencja poprzedzona sygnałem nagłym zasadniczo powinna być zredagowana w języku jawnym, z wyjątkiem telegramów — porad lekarskich.

64. Stacje ruchome, które usłyszały sygnał naglący, powinny nasłuchiwać przynajmniej w ciągu trzech minut. Po upływie tego okresu, o ile nie usłyszą żadnej wiadomości naglącej, mogą podjąć swą zwykłą służbę.

65. Jednakże, o ile stacje lądowe i ruchome prowadzą wymianę na częstotliwościach innych niż użyte zostały do nadawania sygnału naglącego i do następującego po nim wywołania, mogą one nie przerywać swej zwykłej pracy, jeżeli zawiadomienie naglące nie jest adresowane „do wszystkich“ (CQ).

66. Jeżeli sygnał naglący nadany był przed wydaniem zawiadomienia, przeznaczonego do wszystkich stacji i wzywającego stacje, które odbierały to zawiadomienie, do przedsięwzięcia pewnej akcji, stacja odpowiedzialna za wydanie zawiadomienia powinna go unieważnić, skoro tylko będzie jej wiadome, że wykonanie zaleconej akcji stało się zbędne. Zawiadomienie o unieważnieniu powinno być również adresowane „do wszystkich“ (CQ).

Dział 11. Sygnał ostrzegawczy.

67. W radiotelegrafii sygnał ostrzegawczy składa się z trzykrotnie powtórzonych grupy TTT, wydanej z należywym oddzieleniem liter każdej grupy i grup między sobą. Nadaje się go przed wywołaniem.

68. W radiofonii używa się jako sygnału ostrzegawczego trzykrotnie powtórzony wyraz SEKIURITE, z akcentem na ostatniej zgłosce (odpowiadającego francuskiej wymowie słowa „sécurité“).

69. Sygnał ostrzegawczy oznacza, że stacja ma nadać zawiadomienie, dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, lub ważne ostrzeżenie meteorologiczne.

70. Sygnał ostrzegawczy zawiadomienia, które za nim następuje, wydaje się częstotliwością niebezpieczeństwa lub jedną z częstotliwości, która może być użyta w wypadku niebezpieczeństwa (patrz pkt 5 i 6).

71. Wszystkie stacje, które usłyszą sygnał ostrzegawczy, powinny pozostać przy nasłuchu na częstotliwości, na której nadano powyższy sygnał, aż do czasu upewnienia się, że zawiadomienie ich nie dotyczy. Ponadto powinny one wstrzymać się od jakiegokolwiek nadawania, które mogłoby zakłócić nadawanie zawiadomienia.