

§ 3. Ceny za pokoje w hotelach, domach zajazdnych i pensjonatach w wymienionych w § 1 miejscowościach mogą być pobierane tylko zgodnie z zatwierdzoną na podstawie niniejszego rozporządzenia cennikami.

§ 4. Zatwierdzone cenniki mają być umieszczone w każdym pokoju na widocznym miejscu.

§ 5. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 126, 128 i 129 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje do dnia 30 września 1929 r.

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

323.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 lutego 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wpływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież conięcia i terminach ważności upoważnień (licencji).

Na podstawie art. 20 ustęp ostatni 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.

Postanowienia ogólne. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja).

§ 1. Każdy członek załogi statku powietrznego powinien posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności, wyszczególnionych w tych dokumentach.

§ 2. Świadectwo uzdolnienia jest dokumentem, stwierdzającym zasadnicze początkowe kwalifikacje zawodowe danej osoby na członka załogi, oraz stan jej zdrowia.

Upoważnienie (licencja) jest dokumentem, stwierdzającym, że osoba, która otrzymała świadectwo uzdolnienia, zachowała nadal taką samą zdolność do wykonywania czynności na statku, jaką wykazała w czasie wydania jej świadectwa uzdolnienia.

§ 3. Świadectwa uzdolnienia dzielą się na 7 kategorii:

- 1) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego turystycznego,

- 2) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego komunikacyjnego,
- 3) świadectwo pilota balonu wolnego,
- 4) świadectwo pilota sterowca,
- 5) świadectwo nawigatora,
- 6) świadectwo mechanika pokładowego,
- 7) świadectwo radiooperatora pokładowego.

§ 4. Ustanawia się dwa stopnie świadectw pilotów turystów:

- a) świadectwo pilota turysty I-go stopnia, uprawniające do wykonywania lotów niezarobkowych bez pasażerów lub z pasażerami na samolotach turystycznych;
- b) świadectwo pilota turysty II-go stopnia, uprawniające do wykonywania na samolotach turystycznych lotów niezarobkowych bez pasażerów i nie dalej niż w promieniu 10 km. od lotniska, wymienionego w świadectwie.

§ 5. Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego (lądowego lub wodnego), uprawnia do wykonywania lotów zawodowych na samolotach komunikacyjnych lądowych lub wodnych, przewożących podróżnych, pocztę lub towary za opłatą. Takie świadectwo uprawnia jednak do wykonywania lotów na tych tylko typach samolotów, które są wyszczególnione w świadectwie i upoważnieniu (licencji). Wpisanie do świadectwa prawa latania na innych typach samolotów wymaga złożenia dodatkowych egzaminów, które wykażą zupełne opanowanie tych typów.

Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego wymagane jest również dla pilotów wykonywających zarobkowe prace lotnicze na samolotach wszystkich innych kategorii.

§ 6. Świadectwo pilota balonu wolnego uprawnia do wykonywania wlotów na balonach wolnych wszelkiego rodzaju.

§ 7. Świadectwo pilota sterowca może otrzymać tylko taki kandydat, który posiada świadectwo uzdolnienia pilota balonu wolnego.

Ustanawia się trzy stopnie świadectw pilotów sterowców:

- a) świadectwo pilota sterowca I-go stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami wszelkiego rodzaju;
- b) świadectwo pilota sterowca II stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 20.000 m³;
- c) świadectwo pilota sterowca III stopnia, uprawniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 6.000 m³.

Oficerowie pilotów sterowców wojskowych lub marynarki wojennej mogą otrzymać świadectwo uzdolnienia pilotów sterowców wszystkich stopni.

§ 8. Ustanawia się dwa stopnie świadectw nawigatorów:

- a) świadectwo nawigatora I-go stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach w czasie lotów dłuższych niż 500 km. i na sterowcach o pojemności większej niż 20.000 m³;

- b) świadectwo nawigatora II stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach podczas lotów do 500 km., tudzież na sterowcach o pojemności mniejszej niż 20.000 m³.

§ 9. Świadectwo mechanika pokładowego uprawnia do wykonywania czynności mechanika lotniczego na pokładzie wszelkiego rodzaju statków powietrznych.

§ 10. Świadectwo radiooperatora pokładowego uprawnia do wykonywania czynności radiooperatora na pokładzie statków powietrznych wszelkiego rodzaju.

§ 11. Świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności na statkach powietrznych wydaje Ministerstwo Komunikacji osobom, które pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia i złożą przed właściwą komisją egzaminacyjną teoretyczny i praktyczny egzamin w zakresie, przewidzianym w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.

Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja) wydaje się według załączonego wzoru Nr. 1.

Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie są złożone w jednej książeczce, której okładka tekturowa, obciążnięta płótnem, ma format 10 x 15 cm.

Okładki książeczek są rozmaitego koloru stosownie do kategorii świadectwa uzdolnienia (§ 3), a mianowicie:

- a) dla pilota turysty — koloru ciemno niebieskiego;
- b) dla pilota samolotu komunikacyjnego — koloru zielonego;
- c) dla pilota sterowca — koloru szarego;
- d) dla pilota balonu wolnego — koloru jasno fioletowego;
- e) dla nawigatora — koloru czerwonego;
- f) dla mechanika pokładowego — koloru brązowego;
- g) dla radiooperatora pokładowego — koloru żółtego.

§ 12. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja), wydane przez właściwą władzę państwa obcego, może być nostryfikowane przez Ministerstwo Komunikacji, jeżeli zakres egzaminów i prób, odbytych przez kandydatów zagranicą, nie był mniejszy od zakresu, przewidzianego w rozporządzeniu niniejszym.

§ 13. Ważność upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności na statkach powietrznych jest czasowa; termin ważności może być jednak przedłużany, o ile członek załogi odpowiada pod względem stanu zdrowia i fachowego uzdolnienia warunkom, przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu.

Po upływie terminu ważności upoważnienia (licencji) świadectwo uzdolnienia nie daje prawa do wykonywania czynności członka załogi.

§ 14. Upoważnienie (licencja) pilota samolotu (lądowego lub wodnego) komunikacyjnego jest ważne na przeciąg 6 miesięcy.

Upoważnienia (licencje) wszystkich innych członków załogi są ważne na przeciąg jednego roku. Ważność upoważnienia (licencji) może być przedłużana na dalszy okres sześciomiesięczny względnie roczny na następujących warunkach:

- a) członkowie załóg, ubiegający się o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji), powinni poddać się badaniom lekarskim celem stwierdzenia, że pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia;
- b) pilot samolotu komunikacyjnego powinien wykazać, że w okresie ważności upoważnienia (licencji) wykonał co najmniej 25 godzin lotów samodzielnych na samolocie komunikacyjnym, a z tych co najmniej dwie godziny w ciągu ostatnich trzech miesięcy ważności upoważnienia.

Jeżeli pilot nie wykaże tej ilości lotów, powinien poddać się ponownie egzaminowi praktycznemu, przewidzianemu w § 32;

- c) pilot turysta powinien wykazać, że wykonał co najmniej trzy godziny lotu w charakterze samodzielnego pilota w przeciągu ostatnich sześciu miesięcy ważności upoważnienia;
- d) pilot sterowca powinien wykazać, że w czasie ważności upoważnienia lub przerwy nie dłuższej od dwu lat, wykonał co najmniej dwa loty na sterowcu;
- e) nawigator powinien wykazać, że wykonał w czasie ważności upoważnienia co najmniej 15 godzin lotów; w braku tej ilości godzin lotów, powinien wykonać lot na dystansie 100 kilometrów, przewidziany w ustępie ostatnim grupy A § 35.

Przedłużenie ważności upoważnienia (licencji) radiooperatora pokładowego może być uzależnione od zadośćuczynienia zmienionym warunkom w wypadku wprowadzenia zmian w konwencji radiotelegraficznej londyńskiej i w regulaminach dołączonych do niej lub w międzynarodowej konwencji lotniczej i załącznikach do niej.

Podania o przedłużenie ważności upoważnienia sporządza się według wzoru Nr. 2.

§ 15. Pilot, mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową, może otrzymać:

- a) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu turystycznego bez poddania się egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu, o ile od czasu ostatniego jego lotu nie upłynęło 12 miesięcy;
- b) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu komunikacyjnego, o ile wykaże wykonanie na szlakach powietrznych, pokrywających się mniej więcej z szlakami komunikacyjnymi, wymienionej w § 32 ilości godzin lotów na lądowych lub wodnych samolotach wojskowych, których cechy aerodynamiczne są identyczne z cechami samolotów komunikacyjnych i złożony egzamin teoretyczny i praktyczny w ograniczonym zakresie, wskazanym w § 32.

§ 16. Ministerstwo Komunikacji może odebrać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) na czas ograniczony lub unieważnić je w następujących wypadkach:

- a) w razie skazania osoby, mającej świadectwo uzdolnienia i upoważnienie lub tylko świadectwo uzdolnienia, za wykroczenia i przestępstwa, popełnione przeciw postanowieniom prawa lotniczego i rozporządzeń, wydanych na podstawie tego prawa;
- b) w razie odstąpienia świadectwa uzdolnienia lub upoważnienia innej osobie;
- c) w razie stwierdzenia niezdolności fizycznej, zawodowej lub wady psychicznej osoby, której świadectwo uzdolnienia i upoważnienie wydano.

§ 17. Upoważnienia (licencje), wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, są ważne na okres czasu, wskazany w § 14, licząc ten okres od dnia wydania upoważnienia.

Rozdział II.

Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych.

§ 18. Osoby, ubiegające się o świadectwo uzdolnienia, niezbędne do wykonywania czynności na statkach powietrznych podczas lotu, muszą poddać się badaniu lekarskiemu w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej.

§ 19. Kandydaci na członków załogi statków powietrznych powinni być poddani badaniu przedwstępnemu przez lekarza najbliższej lotniczej formacji wojskowej, wskazanego przez Ministerstwo Komunikacji, poczem, w razie dodatniego wyniku tego badania, kandydaci podlegają komisijnemu (§§ 24 i 28) badaniu lekarskiemu (badanie kwalifikacyjne).

§ 20. Członkowie załogi statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego, są obowiązani zgłaszać się do Ministerstwa Komunikacji co 6 miesięcy, członkowie zaś załogi innych statków co 12 miesięcy, celem poddania ich komisijnemu badaniu lekarskiemu, przewidzianemu w §§ 24 do 29 włącznie dla sprawdzenia, czy w stanie ich zdrowia nie zaszły zmiany, uniemożliwiające im wykonywanie czynności na statkach powietrznych stosownie do zakresu ich działania (badanie okresowe).

§ 21. Po każdej przebytej chorobie lub wypadku, któryby mógł spowodować zmiany w organizmie i wpłynąć na zdolność wykonywania czynności na statkach powietrznych podczas lotu, członkowie załogi nie mogą być dopuszczeni do wykonywania tych czynności stosownie do ich zakresu działania bez uprzedniego poddania się komisijnemu badaniu lekarskiemu (okolicznościowemu). O potrzebie takiego badania decyduje lekarz formacji lotniczej wojskowej, wskazany przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 22. Badania lekarskie (przedwstępne, kwalifikacyjne, okresowe lub okolicznościowe) kandydatów i członków załogi statków powietrznych mogą być przeprowadzane tylko na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

§ 23. Kandydaci na członków załogi statków powietrznych powinni do podania o wydanie im świadectwa uzdolnienia załączyć zobowiązanie pisemne, że przez cały czas posiadania świadectwa uzdolnienia:

- a) będą zawiadamiali lekarza urzędowego, wskazanego przez Ministerstwo Komunikacji o każdej swej chorobie lub wypadku;
- b) upoważniają wszystkich lekarzy, których rad będą zasięgać, do niezachowywania tajemnicy lekarskiej co do ich stanu zdrowia przed lekarzem urzędowym, wskazanym przez Ministerstwo Komunikacji i przed komisją lekarską.

§ 24. Komisyjne badania lekarskie odbywają się w instytucji państwowej „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich”, istniejącej przy Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych.

§ 25. Na podstawie protokołu badania kierownik „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich” wystawia orzeczenie i przesyła je do Ministerstwa Komunikacji; protokół zaś badania zostaje w przechowaniu w „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich”.

§ 26. Każdy członek załogi otrzymuje z Ministerstwa Komunikacji książkę zdrowia, według załączonego wzoru Nr. 3, wydawaną przez „Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich” po dodatnim zakwalifikowaniu kandydata.

Książkę zdrowia powinien członek załogi mieć przy sobie podczas lotu, oraz okazywać ją przy każdym badaniu lekarskim.

§ 27. Ogólne warunki zdolności fizycznej i psychicznej, wymagane do wykonywania czynności na statkach powietrznych w czasie lotu, są następujące:

- a) wiek i płeć: dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego skończone lat 21 i płeć męska, zaś dla kandydatów na członków załogi innych statków ukończone lat 19 bez różnicy płci;
- b) budowa ciała oraz sprawność fizyczna i psychiczna, odpowiadająca wymaganiom, niezbędnym do obsługiwania odnośnych typów statków powietrznych lub aparatów.

§ 28. Szczegółowe warunki zdolności fizycznej i psychicznej do wykonywania czynności na statkach powietrznych oraz sposób badania lekarskiego i oceny tej zdolności określają przepisy i instrukcje służbowe, wydane przez Ministerstwo Spraw Wojskowych dla wojskowej lotniczej służby zdrowia oraz przepisy załącznika E do konwencji rządzącej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr. 6, poz. 54).

§ 29. Wymagania zdolności fizycznej i psychicznej w stopniu najwyższym mają być stawiane pilotom statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego.

Względem pilotów innych statków oraz pozostałych członków załogi statków powietrznych w ogóle, mogą być zastosowane pewne ulgi, nie przekraczające jednak minimalnych wymagań, zawartych w załączniku E konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr. 6, poz. 54).

Rozdział III.

Zakres egzaminów.

§ 30. Egzaminy obejmują część teoretyczną i praktyczną.

Egzamin kandydatów na pilotów turystów.

§ 31. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota turysty II stopnia (§ 4 punkt b).

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 10 tygodni nauki latania wykonał ogółem 15 godzin lotów łącznie z lotami z instruktorem.

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu niżej określonych lotów próbnych, podczas których kandydat powinien być tylko sam na samolocie:

- a) Próba wysokości i lotu szybowego: kandydat powinien wykonać lot bez lądowania, trwający nie mniej niż godzinę na wysokości co najmniej 2000 m. nad miejscem odlotu. Opuszczanie się powinno być zakończone lotem szybowym po zatrzymaniu silników na wysokości 1500 m. nad miejscem lądowania; lądowanie powinno się odbyć bez zapuszczenia w ruch silnika w promieniu co najwyżej 150 m. od punktu, wyznaczonego zgóry przez egzaminatorów.
- b) Próba zręczności: kandydat powinien wykonać lot bez lądowania dookoła dwóch masztów lub dwóch znaków kotwicznych, umieszczonych w odległości 500 m. jeden od drugiego, z zatoczeniem pięciu ósemek i z wykonaniem każdego skrętu około jednego z dwóch masztów lub znaków kotwicznych. Lot ten powinien odbywać się na wysokości mniejszej niż 200 m. nad ziemią lub wodą. Lądowanie powinno być dokonane:
 - 1) z całkowitem zatrzymaniem silnika lub silników przed zetknięciem się samolotu z ziemią lub wodą;
 - 2) z zatrzymaniem samolotu w odległości mniejszej niż 50 m. od punktu wyznaczonego przed wzlotem przez samego kandydata.
- c) Próby dodatkowe dla samolotów wodnych:
 - 1) godzinny lot wzdłuż szlaku wyznaczonego nad wodą;
 - 2) lądowanie na powierzchni wody spokojnej;
 - 3) lądowanie przy fali 0,75 m.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: prawo lotnicze i rozporządzenia wykonawcze do niego;

znajomość prawodawstwa lotniczego międzynarodowego; zasadnicze pojęcia z dziedziny żeglugi powietrznej; ogólna znajomość silników; ogólne pojęcia z dziedziny nawigacji; odczytywanie map; ogólne pojęcia z dziedziny meteorologii.

B) Egzamin kandydatów na pilotów turystów I-go stopnia (§ 4 punkt a).

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że w czasie nie krótszym niż 3 miesiące wykonał 25 godzin lotów samodzielnych.

Zakres egzaminu teoretycznego i praktycznego jest ten sam jak wyżej pod A.

Kandydat, mający świadectwo uzdolnienia drugiego stopnia, jest zwolniony od egzaminu praktycznego.

Egzamin kandydatów na pilotów komunikacyjnych.

§ 32. Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że wykonał przynajmniej 100 godzin lotów na samolotach (lądowych lub wodnych) komunikacyjnych lub innych, mających jednak cechy aerodynamiczne, identyczne z samolotami komunikacyjnymi, na szlakach powietrznych, pokrywających się mniej więcej z szlakami komunikacyjnymi.

Jeżeli kandydat nie ma pełnych 100 godzin lotów, powinien przed otrzymaniem świadectwa uzdolnienia dopełnić liczbę godzin lotów do 100. Loty dopełniające powinny być wykonane na samolocie (lądowym lub wodnym) komunikacyjnym w charakterze drugiego pilota przy sterze.

Jeżeli przed ukończeniem 100 godzin lotu, samolot (lądowy lub wodny) z winy kandydata ulegnie wypadkowi, pociągającemu potrzebę dokonania znacznych napraw, komisja egzaminacyjna może, w zależności od okoliczności i skutków wypadku, zezwolić kandydatowi na wykonanie pewnej dodatkowej ilości godzin lotów.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego, który odbywa się przed egzaminem praktycznym (wyszczególnionym w punkcie 1 grupy B rozdziału I załącznika E do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu w dniu 13 października 1919 r., a ogłoszonej w Dz. U. R. P. z r. 1929 Nr. 6, poz. 54) są:

- a) wiadomości o samolotach: teoretyczna znajomość praw oporu powietrza i działania jego na powierzchnię skrzydeł i na płaty ogona, na stery kierunkowe i stery wysokości oraz na śmigła; znajomość przeznaczenia różnych części samolotu i przyrządów pokładowych; montowanie samolotów i ich części, próba dokonania regulacji;
- b) wiadomości o silnikach: znajomość zasad budowy silników spalinowych i przeznaczenia ich części, wiadomości ogólne o budowie, montowaniu, naprawie i charakterystyce silników lotniczych; przyczyny złego funkcjonowania silników; przyczyny zatrzymania się silników, próba dokonania bieżącej naprawy;
- c) przepisy z dziedziny żeglugi powietrznej; przepisy o światłach i sygnałach, przepisy polskie i międzynarodowe o żegludze powietrznej; przepisy celne, o transportach

zabronionych; o strefach zakazanych; przepisy o ruchu, przepisy o załodze i księgach pokładowych, przepisy radjotechniczne i meteorologiczne;

- d) wiadomości o nawigacji: odczytywanie map lotniczych, znajomość kompasu, jego wmontowanie na statku powietrznym i poprawki kompasu; działanie wiatru na statek powietrzny; kierunek właściwy statku powietrznego; kąt drogi; derywacja; szybkość aerodynamiczna (względna), szybkość bezwzględna, trójkąt szybkości; zasadnicze wiadomości meteorologiczne;
- e) wiadomości o samolotach wodnych; lot nad wodą; pozycja równowagi wodnopławca zatrzymanego; start i lądowanie podczas pogody, niepogody, fal, mgły, prądów morskich, przyływu lub odpływu; odczytywanie map morskich; przepisy o unikaniu zderzenia się na morzu; przepisy o używaniu sygnałów ratunkowych.

Pilot, mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową (§ 15 punkt b), składa egzamin teoretyczny tylko z przedmiotów, wyszczególnionych w punkcie c).

Egzamin praktyczny pilota, wymienionego w § 15 punkt b), ogranicza się do wykonania co najmniej 3 godzin lotu w charakterze samodzielnego pilota na pławcu lub wodnopławcu komunikacyjnym.

Egzamin kandydatów na pilotów balonu wolnego.

§ 33. Egzamin praktyczny polega na wykonaniu przez kandydata następujących lotów próbnych:

- 1) w dzień: trzech wzlotów ćwiczebnych; jednego wzlotu dokonanego pod dozorem instruktora; jednego wzlotu, podczas którego kandydat jest sam w koszu balonu;
- 2) w nocy: jednego wzlotu, podczas którego kandydat jest sam w koszu balonu. Każdy wzlot powinien trwać przynajmniej dwie godziny.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: elementarne zasady aerostatyki i meteorologii; znajomość ogólna budowy balonów i ich części, napełniania, regulowania, postępowania przy wzlocie; znajomość przyrządów; środków ochronnych przed zimnem i na wypadek osiągnięcia znacznej wysokości; międzynarodowe przepisy o światłach i sygnałach; przepisy o żegludze powietrznej; przepisy o ruchu nad lotniskami i w ich pobliżu; wiadomości praktyczne z międzynarodowego ustawodawstwa o żegludze powietrznej; czytanie map i orientacja.

Egzamin kandydatów na pilotów sterowca.

§ 34. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca III-go stopnia (§ 7 punkt c).

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu następujących lotów:

- a) Dwadzieścia wzlotów (w tem trzy nocne), odbytych na sterowcu; każdy wzlot powinien trwać co najmniej godzinę.

Z tej liczby wzlotów kandydat powinien przynajmniej w czterech wzlotach sam

prowadzić sterowiec podczas całego wlotu, łącznie z odlotem i lądowaniem pod dozorem dowódcy sterowca.

- b) Podróż co najmniej 100 kilometrowa, — podług ustalonego zgóry planu, zakończona lądowaniem w nocy. Podróż ta winna być dokonana w obecności inspektora urzędowego na statku.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: aerostatyka i meteorologia (gęstość gazów, prawo Marriotte'a i Gay Lussac'a, ciśnienie barometryczne, prawo Archimedesesa, ściślność gazów, objaśnienie i korzystanie z informacji i map meteorologicznych); własności chemiczne i fizyczne gazów lekkich i materiałów, używanych przy budowie sterowców; teoria ogólna sterowców; własności dynamiczne ciał, będących w ruchu w powietrzu; elementarna znajomość silników spalinowych; elementarne zasady żeglugi; używanie busoli; określanie miejsca; napełnianie; układanie ładunku; regulacja; manewrowanie; ster i przyrządy.

B) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca II-go stopnia (§ 7 punkt b).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia pilota sterowca III stopnia i odbyli na sterowcu co najmniej czteromiesięczną służbę w charakterze pilota.

Przy egzaminie praktycznym kandydat powinien jako pilot wykonać co najmniej 10 lotów na sterowcu o pojemności ponad 6.000 m³.

C) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia pilota sterowca 1-go stopnia (§ 7 punkt a).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia pilota sterowca II-go stopnia i odbyli na sterowcu przynajmniej dwumiesięczną służbę w charakterze pilota.

Przy egzaminie praktycznym kandydat powinien jako pilot wykonać co najmniej 5 lotów na sterowcu o pojemności ponad 20.000 m³.

Kandydat pod dozorem dowódcy powinien sam kierować sterowcem podczas całego lotu łącznie z wzlodem i lądowaniem.

Przy egzaminie teoretycznym kandydat powinien wykazać gruntowną znajomość przedmiotów, wyszczególnionych w grupie A) niniejszego paragrafu.

Byli piloci sterowców wojskowych, posiadający świadectwa uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową, mogą otrzymać świadectwa uzdolnienia bez złożenia egzaminów (z zachowaniem postanowień § 7 niniejszego rozporządzenia).

Egzamin kandydatów na nawigatorów.

§ 35. A) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia (§ 8 punkt b).

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że wykonał przynajmniej 40 godzin lotów jako pilot albo obserwator samolotu (lądowego lub wodnego) lub sterowca.

Kandydat może być dopuszczony do egzaminu teoretycznego chociaż warunków, wspomnianego w ustępie poprzednim nie wypełnił, jednak, w ra-

zie złożenia egzaminu z wynikiem dodatnim, otrzyma świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia dopiero po wypełnieniu tego warunku.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są:

- 1) Wiadomości ogólne z mechaniki:
 - a) znajomość istniejących typów statków powietrznych, ich zasad oraz części zasadniczych;
 - b) znajomość ogólnych zasad mechaniki w zastosowaniu do żeglugi: działanie sił; środek ciężkości; szybkość; szybkość aerodynamiczna względna, szybkość bezwzględna; prawo Archimedesesa; utrzymywanie się statków powietrznych w powietrzu; opór powietrza, wysięk normalny i wysięk wypadkowy w locie i przy wznoszeniu się;
 - c) znajomość: typów silników, używanych w lotnictwie; zasad ich działania; środków zapobiegawczych przed wypadkami; uszkodzeń i napraw mniejszych, zużycia i promienia działania. Znajomość przyrządów ratunkowych, spadochronów, pływaków i pasów ratunkowych.
- 2) Wiadomości ogólne z meteorologii i żeglugi:
 - a) **meteorologia:** zasadnicze zjawiska atmosferyczne, ich przyczyny, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność, temperatura; stany ogólne i ich zmiany; chmury, ich formy i typy, wiatry; badanie i używanie map i komunikatów meteorologicznych; zasady przewidywania pogody przed podróżą; wiadomości klimatologiczne;
 - b) **żegluga:** forma powierzchni ziemi; spółrzedne geograficzne; bieguny, równik, równoleżniki, szerokości, południki, długości; mapy lądowe i morskie geograficzne i topograficzne oraz ich odczytywanie; busola, odchylenie i nachylenie, południk magnetyczny; droga, odczytywanie kątów na busoli i poprawki; kompensacja busoli (teoretycznie i praktycznie); obliczanie azymutów; magnetyzm ziemski, odchylenie, mapy odchylenia, oddziaływanie żelaza statku na kompas, odchylenia, zboczenia; żegluga z uwzględnieniem drogi przebytej; obliczanie względne szybkości; zboczenie statku powietrznego, tablice poprawek; chronometry, poprawki i porównania; sekstanty, regulowanie ich; Nautical Almanac; określanie punktu zapomocą obliczania kątów i wysokości gwiazd; żegluga powietrzna po łuku wielkiego koła; przyrządy do żeglugi powietrznej; działanie wiatru na statek, lot z wiatrem i bez wiatru, kierunek właściwy, droga właściwa, szybkość bezwzględna, szybkość w stosunku do ziemi; orientacja według punktów orientacyjnych.
- 3) Wiadomości z astronomii praktycznej: obroty rzeczywiste i pozorne ciał niebieskich; widok różnych części sklepienia niebieskiego; kąt godzinowy, czas średni, czas rzeczywisty, czas astronomiczny; kształt i wymiary ziemi; globusy i mapy nieba; metody określania długości, szerokości, czasu i azymutu.

- 4) Wiadomości ogólne: przepisy ogólne o żegludze lotniczej i morskiej; międzynarodowe prawodawstwo lotnicze; alfabet Morse'a (nadawanie 40 znaków na minutę na słuch lub optycznie i odbiór w tym samym zakresie).

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu lotu na dystansie 100 km. Podczas lotu kandydat posługuje się jedynie kompasem i zegarkiem. Odcinek lotu wyznacza komisja egzaminacyjna.

B) Egzamin kandydatów, ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora I-go stopnia (§ 8 punkt a).

Do egzaminu mogą być dopuszczeni kandydaci, którzy otrzymali świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia.

Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że jako nawigator samolotu (lądowego lub wodnego) lub sterowca wykonał 100 godzin lotów, a w tem 25 godzin lotów nocnych.

Kandydat może być dopuszczony do egzaminu teoretycznego chociaż warunku, wspomnianego w ustępie poprzednim nie wypełnił; jednak, w razie złożenia egzaminu z wynikiem dodatnim, otrzyma świadectwo uzdolnienia nawigatora I-go stopnia dopiero po wypełnieniu tego warunku.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są:

- a) **Matematyka i żegluga ogólna:** zasady trygonometrii płaskiej i sferycznej; używanie tablic logarytmicznych i trygonometrycznych; ruch prostoliniowy, szybkość, przyspieszenie, składowe szybkości, ciała stałe, przeniesienie, ruch wirowy, szybkość kątowna; statyka; siły; składanie sił pod kątem i równoległych; momenty; pary sił; równowaga ciał stałych; dynamika, masa, bezwładność, ruch punktu poddanego sile stałej, siła wirowa, praca, para sił, twierdzenie sił, praca motoru; opór bierny, jednostka pracy; moc, jednostka mocy; własności doświadczalne żyroskopu; pojęcia aerodynamiczne, opór przy poruszaniu się; spadanie; nośność KX i KY; moc; pojęcia o silnikach i śmigłach; zmiana mocy na różnych wysokościach, moment silnika i moment oporu; działanie statków wielosilnikowych; pojęcia optyczne; światło, szybkość światła, odbicie, załamanie, przyrządy optyczne i ich używanie w żegludze.
- b) **Meteorologia:** opisy i używanie przyrządów meteorologicznych na ziemi i na statku, odczytywanie i poprawki barometryczne; zmiany temperatury na wysokości; rozkład ciśnień; mapy pogody, izobary, cyklony, antycyklony, ich formowanie się i poruszanie się; wiatry, rozkład wiatrów w zależności od ciśnienia, wiatry panujące, wiatry możliwe, siła wiatru i zmiany na wysokości, wiatry regularne, mussony etc.; zaburzenia atmosferyczne; huragan, cyklon, tajfun, znaki ostrzegawcze, porywy wiatru, strefy spokojne; grad; tornado; trąby, burze; znajomość chmur: typ, forma, wysokość, sposób powstania, zastosowanie badania chmur do żeglugi powietrznej; mgła, deszcz, burza, rozkład ogólny elektryczno-

ści w atmosferze; rozdział geograficzny opisu klimatologii; związek pomiędzy rodzajem gruntu, a jego ogólnym wyglądem; organizacja służby meteorologicznej, badania i doku enty meteorologiczne, ich użycie, przewidywanie pogody dla żeglugi powietrznej, obserwacje czynione w czasie lotu, sposób prowadzenia dziennika meteorologicznego.

- c) **Astronomja i nawigacja:** podział ciał niebieskich, ruch pozorny ciał niebieskich, prawo ruchu dziennego; rozmaite postacie sfery niebieskiej; globus i mapy globalne; ruch pozorny słońca, orbita pozorna słońca, pory roku; zmiana dnia i nocy w zależności od strefy; studja o księżycu, ruch pozorny, fazy; pojęcia atmosferyczne; wznoszenie się proste i odchylenia: odległość zenitalna i kąt godzinowy, równanie czasu, czas średni, czas prawdziwy, czas gwiazdowy; horyzont pozorny, horyzont prawdziwy, horyzont sztuczny, ciśnienie, załamanie promieni, paralaksa, pół-diameter, używanie sekstantu, regulowanie, sekstant poziomy, sekstant żyroskopiczny, poprawka wysokościowa; używanie map żeglarskich; znajomość pogody; używanie chronometru, regulowanie; obliczanie odległości planety, obliczanie szerokości geograficznej, obliczanie azymutu, wysokości; wybór miejsca na lądowanie; formy i wymiary ziemi; projekcje, mapy żeglugi powietrznej, mapy normalne ogólne i światowe, mapy morskie, mile morskie, zasadnicze problemy żeglugi w stosunku do ziemi; loksodromia, ortodromia i kąt drogi obranej, odległość ortodromiczna pomiędzy dwoma punktami, żegluga mieszana; teoria poprawek kompasów, środki zapobiegawcze na statkach, mających urządzenie elektryczne.
- d) **Elektryczność, radio i radiogoniometria:** wiadomości ogólne o elektryczności i magnetyzmie; elektrostatyka, kondensatory, prądy stałe i zmienne, wpływy sił, zjawiska indukcji i samoindukcji, transformatory z lamp łukowych rozżarzonych, montowanie ich, telegraf Morse'a, telefon, mikrofon, motory elektryczne i dynamo lotnicze; prądy oscylujące, właściwości ogólne, długość fali, sprzężenie; prądy przenoszone i odbieranie, wykorzystanie pożyteczne, zjawisko rezonansu elektrycznego, detektory telefoniczne i kryształkowe, amplifikacja; radiogoniometria; własności ramy orientacyjnej (kierunkowej), metody maksymalne, omyłki, zastosowanie w żegludze powietrznej.
- e) **Wiadomości ogólne jak przy egzaminie kandydatów ubiegających się o świadectwo uzdolnienia nawigatora II-go stopnia.**

Egzamin praktyczny. Kandydat wykonywa w charakterze nawigatora:

- a) lot próbny w dzień na dystansie nie mniejszym niż 200 km., zmieniając 2 razy kierunek drogi, raz bez kompasu według mapy, drugi raz z kompasem bez mapy; w czasie

lotu próbnego kandydat powinien dokonać pomiarów szybkości;

- b) lot próbny w nocy na dystansie nie mniejszym niż 200 km., orientując się częściowo według światła, częściowo zapomocą pomiarów radiogoniometrycznych, jeżeli wykonanie pomiarów jest możliwe.

W czasie lotu kandydat obserwuje jedną z gwiazd, a po wylądowaniu oblicza jej odległość.

Jeżeli nie można wykonać całkowicie lub częściowo prób praktycznych, kandydat powinien być poddany dodatkowo egzaminowi w ten sposób, aby wykazał umiejętności praktyczne w warunkach, zbliżonych do warunków, jakie istnieją na pokładzie statku powietrznego.

Egzamin kandydatów na mechaników pokładowych.

§ 36. Kandydat przed przystąpieniem do egzaminu powinien wykazać, że jako pasażer latał na statkach przez 40 godzin.

Przedmiotem egzaminu teoretycznego są: zasady aerodynamiki i samolotów; teoria silników spalinowych; zapalanie; rozdzielanie; gaźnik; opis pewnego oznaczonego typu silnika; przepisy zapuszczania; utrzymanie statku powietrznego w hangarze i na międzylądowaniach, przechowywanie statku powietrznego.

Egzamin praktyczny: kandydat powinien wykonać sam w terminie, oznaczonym przez komisję egzaminacyjną, pracę ślusarską oraz wykazać umiejętność naprawy uszkodzeń statku powietrznego i silnika, powinien wyregulować silnik, uruchomić go, rozebrać i złożyć, przeprowadzić drobne naprawy bieżące silnika lub statku powietrznego oraz umieć wyregulować organy sterowania i skrzydła według danych wskazówek regulacyjnych.

Egzamin kandydatów na radiooperatorów pokładowych.

§ 37. Egzamin dzieli się na dwie części:

- a) egzamin ustny obejmuje: przepisy krajowe i międzynarodowe lotnicze oraz przepisy o radiotelegrafii (radiofonji) lotniczej; pojęcia zasadnicze z aerotechniki, podział statków powietrznych; ogólne pojęcie o silnikach, zapuszczanie ich, środki zapobiegawcze przeciw niebezpieczeństwu;

- b) egzamin praktyczny: montaż i opis radioaparatu, używanych w lotnictwie.

Pozatem kandydat przed przystąpieniem do egzaminu winien wykazać, że wykonał co najmniej 20 godzin lotu w charakterze pasażera, a przy egzaminie wykonać jedną próbę nadawania i odbioru ze statku powietrznego z wynikiem dodatnim.

W świadectwie uzdolnienia radiooperatora powinna być wyszczególniona kategoria radiooperatora, zgodna z kategorią wymienioną w zaświadczeniu (certyfikacie) wydanym przez Ministerstwo Poczty i Telegrafów oraz systemy i typy aparatów radiotechnicznych, których dokładną znajomość wykazał kandydat w czasie egzaminu. Jeżeli radiooperator zostanie przydzielony stale do wykonywania czynności na statku powietrznym, na którym znajduje się typ radioaparatu niewyszczególniony w świadectwie, powinien zdać egzamin dodatkowy ze znajomości uruchamiania i regulacji tego radioaparatu.

Rozdział IV.

O egzaminach i składzie komisji egzaminacyjnej.

§ 38. Podania o dopuszczenie do egzaminu należy wносить do Ministerstwa Komunikacji, które orzeka o dopuszczeniu do egzaminu, jego terminie i o składzie komisji.

Do podania, sporządzonego według załączonego wzoru Nr. 2, o dopuszczenie do egzaminu oraz o wydanie świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) należy dołączyć:

- a) metrykę urodzenia, oraz dowód stwierdzający obywatelstwo polskie;
- b) świadectwo ukończenia szkoły lotniczej lub fachowych kursów lotniczych, a dla kandydatów na radiooperatorów pokładowych, zaświadczenie (certyfikat), wydane przez Ministerstwo Poczty i Telegrafów;
- c) świadectwo moralności, wystawione nie wcześniej niż w ostatnich 3 miesiącach przed wniesieniem podania;
- d) wyciąg z dziennika lotów wydany przez zatwierdzonej szkoły lotniczej lub poświadczony przez właściwe władze lotnicze, cywilne lub wojskowe;
- e) krótki życiorys;
- f) 3 fotografie.

§ 39. Komisja egzaminacyjna przy Ministerstwie Komunikacji składa się z przewodniczącego i 4 członków.

Przewodniczącego oraz członków komisji egzaminacyjnej wyznacza Minister Komunikacji na okres dwóch lat kalendarzowych z pośród:

- a) urzędników Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, posiadających wyższe wykształcenie,
- b) oficerów lotnictwa za zgodą Ministra Spraw Wojskowych oraz
- c) członków Aeroklubu w porozumieniu z zarządem tego klubu.

Na przewodniczącego komisji egzaminacyjnej może być wyznaczony tylko inżynier lotnictwa.

Kolejność egzaminowania oznacza przewodniczący.

§ 40. Egzamin teoretyczny pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji egzaminacyjnej lub urzędnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Kandydat, po ukończeniu wypracowania, przed opuszczeniem lokalu urzędowego, oddaje je urzędnikowi, sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia wypracowania i zabezpiecza wypracowanie przez opieczętowanie.

Egzamin teoretyczny pisemny można przeprowadzać dla kilku kandydatów jednocześnie.

§ 41. Zakres egzaminów jest wyszczególniony w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.

Egzamin teoretyczny odbywa się przed egzaminem praktycznym.

§ 42. Na podstawie niedostatecznego wyniku z części teoretycznej egzaminu, komisja egzaminacyj-

na wyklucza kandydata od zdawania egzaminu praktycznego i uznaje wynik ogólny za „niedostateczny”.

W przeciwnym razie i po złożeniu egzaminu praktycznego komisja egzaminacyjna stwierdza wynik z równomiernem uwzględnieniem teoretycznego i praktycznego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się oceną:

- 1) „bardzo dobry”, jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość teoretyczną i praktyczną przedmiotów egzaminacyjnych;
- 2) „dobry”, jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość teoretyczną i praktyczną;
- 3) „niedostateczny”, jeżeli wiadomości kandydata nie są wystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin nie może być krótszy niż 6 miesięcy, nie dłuższy zaś niż rok. Egzamin teoretyczny może być składany trzykrotnie, egzamin zaś praktyczny powinien być wykonany ściśle według postanowień konwencji rządzącej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu w dniu 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z r. 1929 Nr. 6, poz. 54 — załącznik E, rozdział I, uwagi str. 144).

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Ostatni daje głos przewodniczący.

§ 43. Z przebiegu egzaminów sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacyjnej, tematy egzaminu pisemnego, pytania egzaminu ustnego, wykonane przez kandydata próby lotów i prace praktyczne, oceny: wypracowania, odpowiedzi, prób i prac, tudzież uchwały komisji co do wyniku egzaminu.

§ 44. Jako dowód złożenia egzaminu otrzymuje kandydat świadectwo, wystawione przez komisję według załączonego wzoru Nr. 4.

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego i członków komisji oraz zaopatrzone pieczęcią Ministerstwa Komunikacji.

§ 45. Jeżeli kandydat przedstawi świadectwo złożenia egzaminu w zakresie, określonym w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, w państwowej szkole lotniczej lub prywatnej, koncesjonowanej przez właściwą władzę państwową, jak również z ukończenia fachowych kursów lotniczych, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji, Minister Komunikacji może w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych zwolnić go w całości lub częściowo od egzaminu, ustanowionego niniejszym rozporządzeniem.

Rozdział V.

Postanowienia końcowe.

§ 46. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie stosują się do załóg wojskowych statków powietrznych.

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

← 10 cm. →
Okładka (kolorowa).

Wzór Nr. 1 do § 11 rozp.
Min. Komunikacji z dnia 8 lutego
1929 r. (poz. 323).

(Str. 1 czysta).

↑
15 cm.
↓



RZECZPOSPOLITA POLSKA
RÉPUBLIQUE POLONAISE

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Lotnictwo Cywilne
Ministère des Communications Aéronautique Civile

**ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA I UPOWAŻNIENIE
BREVET D'APTITUDE ET LICENCE DE**

(Str. 3 czysta).

(Str. 8 czysta).

(Str. 9 czysta).

Wydane stosownie do postanowień polskiego prawa lotniczego z dnia 14 marca 1928 roku i Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z dnia 13 października 1919 roku.

(Str. 10 czysta).

Délivrés conformément aux stipulations de la loi du 14 mars 1928 et de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

(Str. 12 czysta).

Upoważnienie 1
Licence

(Str. 4).

(Str. 5).

Upoważnienie 2
Licence

**UPOWAŻNIENIE
Licence**

Fotografia posiadacza
Photographie du titulaire

Podpis posiadacza
Signature du titulaire

Wymiar głowy powinien wynosić co najmniej 1 cm.

**UPOWAŻNIENIE
Licence**

Upoważnienie
La licence de portant
Nr. z dnia 19 zostało wydane
le No en date du a été délivrée
P
a M
do wykonywania czynności
qui est autorisé à
Upoważnienie niniejsze jest ważne do dnia 19
La présente licence est valable jusqu'au
W , dnia 19
À , le

Stan cywilny État-civil	Rysopis Signalement
Nazwisko Nom	Wzrost Taille
Imię Prénom	Twarz Visage
Przynależn. państw. Nationalité	Włosy Cheveux
Miejsce urodzenia Lieu de naissance	Oczy Yeux
	Znaki szczególne Signes particuliers
Data urodzenia Date de naissance	
Miejsce zamieszkania Domicile	



Podpis
Signature

(Str. 6).

(Str. 7).

Upoważnienie
Licence 3Upoważnienie
Licence 4

PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI UPOWAŻNIENIA
Renouvellements de la licence

Badanie lekarskie Examen Médical	
Data Date	W y n i k i R e s u l t a t s

Upoważnienie ważne Licence valable		Podpis i pieczęć właściwej władzy Signature ou timbre de l'autorité compétente
O d D u	D o A u	

(Str. 2).

(Str. 11).

1

2

ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA
Brevet d'aptitude

Fotografia posiadacza
Photographie du titulaire

Wymiar głowy po-
winien wynosić
co najmniej 1 cm.

Podpis posiadacza
Signature du titulaire

Świadectwo uzdolnienia
Le brevet d'aptitude de

..... portant
Nr. z dnia 19 zostało wydane
le No en date du a été délivré
P
à M

na
W , dnia 19
A , le

M. P.
Cachet

Podpis
Signature

ŚWIADECTWO UZDOLNIENIA
Brevet d'aptitude

Stan cywilny
État-civilRysopis
Signalement

Nazwisko

Wzrost

Nom

Taille

Imię

Twarz

Prénom

Visage

Przynależn. państw.

Włosy

Nationalité

Cheveux

Miejsce urodzenia

Oczy

Lieu de naissance

Yeux

Znaki szczególne

Data urodzenia

Signes particuliers

Date de naissance

Miejsce zamieszkania

Domicile

Objaśnienie do wzoru Nr. 1 do § 11.

I. Strona zewnętrzna górnej okładki książeczki.

1. Na liniach kropkowanych należy wpisać jedną z kategorii członków załogi:

- 1) pilota turysty I lub II stopnia
de pilote d'avions de tourisme I ou II classe
- 2) pilota komunikacyjnego
de pilote d'avions de transport public
- 3) pilota balonu wolnego
de pilote de ballons libres
- 4) pilota sterowca I, II lub III stopnia
de pilote de dirigeables I, II ou III classe
- 5) nawigatora I lub II stopnia
de navigateur normal ou supérieur
- 6) mechanika pokładowego
de mécanicien d'aéronef
- 7) radiooperatora pokładowego
de radioopérateur d'aéronef

II. Pierwsza kartka książeczki i ostatnia kartka książeczki.

Objaśnienia:

1) na linii kropkowanej po słowie „świadectwo uzdolnienia” należy wpisać jedną z kategorii członków załogi, wyszczególnionych w objaśnieniu do strony zewnętrznej górnej okładki książeczki;

2) na linii kropkowanej po słowie „na” należy wpisać jedno z określeń następujących:

- a) dla pilota turysty — „następujące typy samolotów”
(typy należy wyszczególnić) pour le types d'appareils suivants
- b) dla pilota komunikacyjnego (typy należy wyszczególnić) — „następujące typy samolotów”
pour le types d'appareils suivants
- c) dla pilota sterowca (typy należy wyszczególnić) — „następujące typy sterowców”
pour les types de dirigeables suivants
- d) dla radiooperatorów (typy należy wyszczególnić) — „następujące typy radioaparatu”
pour les types d'appareils de T. S. F. suivants;

3) przy innych kategoriach członków załogi nie się nie wpisuje.

III. Objasnienia do drugiej i trzeciej kartki książeczki.

1) Na linii kropkowanej po słowie: „Upoważnienie” należy wpisać jedną z kategorii członków załogi, wyszczególnionych w objaśnieniach do wzoru świadectwa uzdolnienia.

2) Na liniach po słowach: „do wykonywania czynności” należy wpisać wyszczególnienie w/g wzorów następujących:

- a) pilota samolotów turystycznych typu:
(wymienić typy)
à piloter les types d'appareils suivants:
- b) pilota samolotów komunikacyjnych typu: . . .
(wymienić typy)
à piloter les types d'appareils suivants:
- c) pilota wszelkiego rodzaju balonów wolnych:
à piloter tous les types de ballons libres:
- d) pilota sterowców typu: . . . (wymienić typy)
à piloter les types de dirigeables suivants:
- e) nawigatora na pokładzie wszystkich statków powietrznych (I lub II stopnia)
à remplir les fonctions d'officier navigateur à bord de tout aéronef (I ou II classe)
- f) mechanika pokładowego na pokładzie wszystkich statków powietrznych
à remplir les fonctions de mécanicien à bord de tout aéronef
- g) radiooperatora pokładowego na następujących typach i systemach radioaparatu (wymienić typy i systemy):
à remplir les fonctions de radioopérateur sur les types d'appareils suivants:

Wzór Nr. 2 do §§ 14 i 38
rozp. Min. Kom. z dn. 8 lutego
1929 r. (poz. 323).

Do

Ministerstwa Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

w _____

PODANIE.

- 1) o dopuszczenie do egzaminu dla kandydatów na
- 2) o wydanie a) świadectwa uzdolnienia
b) upoważnienia (licencji)
- 3) o przedłużenie terminu ważności upoważnienia (licencji)
Imię i nazwisko
Data i miejsce urodzenia.....
Miejsce zamieszkania i adres dokładny.....
Obywatelstwo

Niniejszem upraszam:

- 1) o dopuszczenie mnie do egzaminu dla kandydatów na
- 2) o wydanie mi świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności

3) o przedłużeniu terminu ważności upoważnienia (licencji)

Posiadam świadectwo uzdolnienia i upoważnienie Nr. wydane przez dnia 19... r. do wykonywania na statku powietrznym czynności

Służbę wojskową ukończyłem i zostałem przeniesiony do rezerwy dn. 19... r. na zasadzie

Ostatni lot wykonałem dnia 19... r. w

Ukończyłem szkołę (kursy)

dnia 19... r. w

Wykonałem następującą ilość lotów:

Od	Do	W wojsku				Poza wojskiem				Ogólna ilość godzin	Ilość przelecia-nych kilometrów
		z instrukto-rem	samodziel-nie	dziennych	nocnych	z instrukto-rem	samodziel-nie	dziennych	nocnych		

Załączam:

- 1) metrykę urodzenia oraz dowód obywatelstwa polskiego,
- 2) świadectwo ukończenia szkoły lub fachowych kursów lotniczych
- 3) świadectwo moralności,
- 4) wyciąg z dziennika lotów,
- 5) krótki życiorys,
- 6) 3 fotografie.

..... 19... r.

Podpis

Objaśnienia: a) Do podań o przedłużeniu ważności upoważnienia nie załącza się metryki, świadectwa ukończenia szkoły lub kursów, życiorysu i fotografii, natomiast załączyć należy szczegółowy przebieg służby zawodowej w ostatnim okresie ważności upoważnienia

b) Wyrazy i zdania, zbędne w podaniu, należy przekreślić.

Wymiar 9¹/₂ × 14¹/₂.

(Str. 1).

Wzór Nr. 3 do § 26 do rozp. Min. Kom. z dn. 8 lutego 1929 r. (poz. 323).

C. B. L. L.
PRZY DEP. LOT.

M. S. W.

KSIĄŻKA ZDROWIA Nr.
członka załogi statku powietrznego.

Nazwisko

Imię

Data urodzenia

Czynność

(Str. 2).

Badanie kwalifikacyjne.

Dokonane dn. m. r. przez

Badanie ogólne.

Waga klg. wzrost cm.; ogólna budowa ciała Wywiady dotyczące zdrowia i dziedziczności

Badanie szczegółowe.

Narządy krążenia

Narządy oddychania

Narządy trawienia

Narządy moczopłciowe

Narządy krwiotwórcze i krew

Gruczoły dokrewne

(Str. 3).

Badanie chirurgiczne

Badanie promieniami Roentgena

Badanie systemu nerwowego

Układ psychiczny

Narządy wzrokowe

Górne drogi oddechowe, narząd słuchu i równowagi

Spostrzeżenia ogólne

Wynik badania

.....
Podpis Kierownika C. B. L. L.

Miejsce i data badania

(Str. 4-13).

Badanie okresowe Nr.

Dokonane dn. m. r. przez

Wynik badania

Orzeczenie: { zdolny

 { czasowo niezdolny, na przeciąg

 { niezdolny

.....
Miejsce i data badania Podpis Kierownika C. B. L. L.

Badanie okresowe Nr.

Dokonane dn. m. r. przez

Wynik badania

Orzeczenie: { zdolny

 { czasowo niezdolny, na przeciąg

 { niezdolny

.....
Miejsce i data badania Podpis Kierownika C. B. L. L.

(Str. 14-24).

Badanie okolicznościowe Nr.

Dokonane dn. m. r. przez

Powód badania

Wynik badania

Orzeczenie: { zdolny

 { czasowo niezdolny, na przeciąg

 { skierowany do zbadania przez Komisję

.....
Miejsce i data badania Podpis Kierownika C. B. L. L.

Badanie okolicznościowe Nr.

Dokonane dn. m. r. przez

Powód badania

Wynik badania

Orzeczenie: { zdolny

 { czasowo niezdolny, na przeciąg

 { skierowany do zbadania przez Komisję

.....
Miejsce i data badania Podpis Kierownika C. B. L. L.

Wzór Nr. 4 do § 44 rozp.
Min. Kom. z dn. 8 lutego 1929 r.
(poz. 323).

L. protokołu egzaminacyjnego

S w i a d e c t w o.

Pan

(zawód)

poddał się w dniach

na podstawie art. 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) i § 30 — 37 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323) egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu na

i złożył go z wynikiem

..... dnia 19.... r.

KOMISJA EGZAMINACYJNA
przy Ministerstwie Komunikacji

Przewodniczący Komisji:

Członkowie:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

Pieczęć