

- a) zawiadomień lotniczych „lotzaw” i
b) komunikatów lotniczo - meteorologicznych „lotmet”.

§ 2. Zawiadomienia i komunikaty (§ 1) powinny być bezwzględnie przyjmowane, nadawane i przekazywane dalej przewodami do lotnisk, otwartych do użytku publicznego i wojskowych, przez wszystkie urzędy telegraficzne i telefoniczne tak Zarządu Poczty i Telegrafów jak i kolejowe.

§ 3. Używanie urządzeń radjoelektrycznych państwowych do przesyłania i odbierania zawiadomień i komunikatów (§ 1), tak w obrocie krajowym jak i w obrocie z zagranicą, będzie się odbywało na zasadzie oddzielnego porozumienia Ministrów Poczty i Telegrafów oraz Komunikacji.

§ 4. Zawiadomienia „lotzaw” mogą zawierać jedynie wiadomości o przymusowych międzylądowaniach, o nieszczęśliwych wypadkach statków powietrznych oraz o niebezpieczeństwie grożącym statkom powietrznym, będącym w locie i powinny być kierowane do zainteresowanych lotnisk.

§ 5. Do nadawania zawiadomień „lotzaw” są upoważnieni: zawiadowcy portów lotniczych, dowódcy statków powietrznych oraz organa służby bezpieczeństwa publicznego.

§ 6. Komunikaty „lotmet” mogą zawierać jedynie wiadomości meteorologiczne dla lotnisk oraz informacje o stanie pogody dla statków powietrznych w locie.

§ 7. Do nadawania komunikatów „lotmet” jest upoważniona służba lotniczo - meteorologiczna, do której należą meteorologowie, pełniący służbę na lotniskach, oraz obserwatorzy stacji i posterunków meteorologicznych, wchodzących w skład sieci lotniczo-meteorologicznej.

Wyżej wymienione osoby powinny posiadać odpowiednie zaświadczenia, wydane przez Państwowy Instytut Meteorologiczny.

§ 8. Zawiadomienia i komunikaty (§ 1), nadawane w drodze telegraficznej lub telefonicznej zalicza się do kategorii telegramów względnie telefonogramów służbowych i przysługuje im pierwszeństwo w nadawaniu w myśl obowiązujących w tym względzie przepisów. W ruchu wewnętrznym telegramy te lub telefonogramy nie podlegają żadnej opłacie.

§ 9. Meteorologowie urzędujący na lotniskach względnie zawiadowcy portów lotniczych oraz obserwatorzy stacji i posterunków meteorologicznych (§ 7) powinni prowadzić dziennik nadawanych i odbieranych zawiadomień i komunikatów, w którym należy wyszczególnić: czas (datę i godzinę) nadania względnie odebrania zawiadomień i komunikatów, treść zawiadomień i komunikatów, nazwisko nadawcy i odbiorcy, wreszcie uwagi.

§ 10. Wszelkie zawiadomienia i komunikaty (§ 1) powinny rozpoczynać się odpowiednio wyrazem „lotzaw” lub „lotmet”, a następnie zawierać: adres, nazwę lub skrót nadającego portu lotniczego względ-

nie stacji lub posterunku meteorologicznego, treść słowną lub szyfrowaną, wreszcie nazwisko nadawcy.

§ 11. Wykonywanie służby meteorologicznej odbywa się według instrukcji, wydanej przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Rolnictwa.

Ponadto obowiązuje „Instrukcja dla Polskich Stacji Meteorologicznych”, opracowana i wydana przez Państwowy Instytut Meteorologiczny.

§ 12. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Poczty i Telegrafów: *Boerner*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

460.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Poczty i Telegrafów o lotniczej służbie radjoelektrycznej oraz o używaniu aparatów radjotechnicznych na pokładzie statków powietrznych.

Na zasadzie art. 8 ust. 2 p. a), art. 20 ust. 2, art. 36 ust. 2 oraz artykułów 37 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1. Statki powietrzne komunikacyjne, które przeznaczone są stale do wykonywania lotów na liniach międzynarodowej komunikacji lotniczej oraz są przystosowane do przewozu co najmniej 10 osób wraz z załogą, obowiązane są, począwszy od dnia 1 stycznia 1930 roku, używać na pokładzie aparatów radjotechnicznych nadawczo - odbiorczych (telefonicznych lub telegraficznych).

§ 2. Statek powietrzny, obowiązany do posiadania aparatu radjotechnicznego, powinien mieć na pokładzie zezwolenie na posiadanie i używanie tego aparatu, wydane przez Ministra Poczty i Telegrafów po myśli art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1927 roku o ustanowieniu urzędu Ministra Poczty i Telegrafów (Dz. U. R. P. Nr. 5, poz. 26) i art. 8 i 9 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafii i telefonii (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 584).

O ile na statku powietrznym nieobowiązanym do posiadania aparatu radjotechnicznego zajdzie po-

trzeba wbudowania takiego aparatu, statek ten powinien prócz zezwolenia wymienionego w ustępie poprzednim, posiadać również wydane przez Ministra Komunikacji zezwolenie na wbudowanie aparatu radiotechnicznego na pokład tego statku.

§ 3. Służba radiotelegraficzna na statku powietrznym podlega nadzorowi ze strony dowódcy statku powietrznego lub osoby odpowiedzialnej za statek.

§ 4. Służbę radiotelegraficzną może pełnić tylko osoba, posiadająca odpowiednie świadectwo uzdolnienia i upoważnienie do pełnienia czynności radiooperatora na statkach powietrznych, przewidziane w paragrafach 3, 10 i 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 roku o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków żłogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencji) (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323).

Niezależnie od powyższego radiooperator winien posiadać świadectwo wydane przez Ministra Poczty i Telegrafów, uprawniające do pełnienia czynności radiooperatora na stacjach ruchomych.

§ 5. Podczas trwania podróży statku powietrznego w razie zupełnej niedyspozycji lub braku radiooperatora może dowódca statku powietrznego lub osoba odpowiedzialna za statek, wyznaczyć tymczasowo, do pełnienia służby radiotelegraficznej operatora, posiadającego zaświadczenie, upoważniające do pełnienia czynności radiooperatora, wystawione przez zagraniczny zarząd.

Jeżeli zajdzie potrzeba powierzenia służby radiotelegraficznej osobie, nieposiadającej wystarczającego zaświadczenia, to czas pełnienia tej służby winien być ograniczony do wypadków koniecznej potrzeby. Jednakże radiooperator posiadający świadectwo zagraniczne, lub osoba pełniąca chwilowo obowiązki radiooperatora na statku, powinni być zastąpieni przy pierwszej sposobności przez radiooperatora posiadającego świadectwa wymienione w § 4.

§ 6. Dowódca lub osoba odpowiedzialna za statek powietrzny, a także cały jego personel obowiązani są do przestrzegania tajemnicy korespondencji radiotelegraficznej.

§ 7. Aparaty radiotechniczne nadawczo-odbiorcze (telefoniczne lub telegraficzne) zainstalowane na statkach powietrznych winny odpowiadać warunkom przewidzianym w międzynarodowej konwencji radiotelegraficznej, podpisanej w Waszyngtonie dnia 25 listopada 1927 roku.

§ 8. Zakazuje się wbudowywania i używania na statkach powietrznych aparatów radiotechnicznych (§ 1) pracujących na falach gasnących (fale typu B), wyszczególnionych w regulaminie ogólnym

dołączonym do międzynarodowej konwencji radiotelegraficznej, podpisanej w Waszyngtonie dnia 25 listopada 1927 roku.

§ 9. Radjostacje lotniskowe oraz radjostacje lotnicze, powinny, celem zapewnienia bezpieczeństwa i regularności ruchu statków powietrznych czuwać stale podczas tego ruchu.

Wiadomości, dotyczące bezpieczeństwa żeglugi powietrznej mają pierwszeństwo przed innymi wiadomościami nadawanymi w drodze radiotelegraficznej.

Przepis ten odnosi się zarówno do komunikacji radiowej pomiędzy lotniskami, jak również do komunikacji radiowej pomiędzy stacjami lądowymi a stacjami, znajdującymi się na statkach powietrznych.

Wszystkie stacje lotniskowe powinny prowadzić dokładny rejestr wszystkich swych czynności, zakłóceń i przeszkód w pracy oraz wykroczeń przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia, jak również i wykroczeń przeciwko międzynarodowemu regulaminowi radiotelegraficznemu.

§ 10. Radjostacja lotnicza może wywoływać radjostację lotniskową tylko wtedy, gdy ta ostatnia jest w obrębie jej zasięgu.

Radjostacja lotniskowa powinna wywoływać radjostację lotniczą, gdy jest ważna wiadomość do zakomunikowania statkowi powietrznemu.

We wszystkich sprawach, dotyczących kontroli komunikacji radiotelegraficznej pomiędzy radjostacją lotniskową, a radjostacją lotniczą, radjostacja lotnicza winna stosować się do wskazówek radjostacji lotniskowej z wyjątkiem wypadków groźących bezpośrednio niebezpieczeństwem statkowi powietrznemu.

§ 11. Urządzenia radiowe na statkach powietrznych powinny być tak zainstalowane, aby zmiany długości fal przy nadawaniu i odbiorze, w każdym poszczególnym wypadku, mogły być skutecznie w czasie nie przewyższającym 30 sekund dla każdej manipulacji, zmiana zaś odbioru na nadawanie i odwrotnie mogła nastąpić w czasie nie dłuższym niż 2 sekundy.

§ 12. Statki powietrzne mogą przy wywołaniu stacyj radiotelegraficznych używać znaków pełnych lub skróconych.

1) Pełny znak wywoławczy statku powietrznego, który winien być zawsze używany przy rozpoczynaniu nawiązywania łączności radiotelegraficznej, w zależności od sposobu porozumiewania się, winien być następujący:

a) w radiotelegrafii składa się on z pięciu liter, tworzących znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny statku,

b) w radiotelefonii składa się z tych samych liter co w punkcie a), jednakże winien on być zawsze poprzedzony nazwiskiem właściciela statku (towarzystwa lub osoby).

2) Skrócony znak wywoławczy statku powietrznego może być używany tylko w czasie nawiązywanej już łączności ze statkiem powietrznym

i w zależności od sposobu porozumiewania się winien być następujący:

- a) w **radjotelegrafii** — składa się on z pierwszej i ostatniej litery pełnego znaku wywoławczego, przewidzianego w ust. 1 a) niniejszego paragrafu,
- b) w **radjotelefonii** — składa się on z całego lub części nazwiska właściciela statku powietrznego (osoby fizycznej lub prawnej) oraz z dwóch ostatnich liter znaku rejestracyjnego.

§ 13. Statkom powietrznym mogą być przesyłane tylko takie informacje meteorologiczne, które ustaliły się lub nadeszły po odlocie statków.

Informacje meteorologiczne, przeznaczone dla statków powietrznych w locie, a zawierające wiadomości o pogorszających się warunkach atmosferycznych mają pierwszeństwo przed wszelkimi innymi regularnymi komunikatami lotniczymi.

§ 14. Szczegółowy sposób nawiązywania łączności radjowej pomiędzy radjostacjami lotniskowymi jak również pomiędzy radjostacjami lotniskowymi a radjostacjami lotniczymi, określi specjalna instrukcja, wydana przez Ministra Komunikacji, w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych oraz Poczty i Telegrafów.

§ 15. Znaki wywoławcze radjostacji lotniskowych oraz radjostacji lotniczych będą ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji oraz w Urzędowej Nomenklaturze stacji lotniczych, wydawanej przez Międzynarodowe Biuro Związku Telegraficznego w Bernie.

§ 16. 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*

Minister Poczty i Telegrafów: *Boerner*

461.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI I MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 8 maja 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o przypadkach, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materiałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też o sposobie wynagrodzenia za to korzystanie.

Na podstawie art. 39 ustęp trzeci i art. 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14

marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) oraz na podstawie art. 3 punkt 1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7 marca 1928 roku o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252) zarządza się co następuje:

§ 1. Każdy statek powietrzny, nie wyłączając zagranicznych, może bez ograniczenia, a jedynie za wynagrodzeniem korzystać z lotnisk użytku publicznego, tudzież z hangarów, z urządzeń lotniskowych, z materiałów pędnych oraz z pomocy personelu lotniczego danego lotniska.

§ 2. Statki powietrzne, będące własnością Skarbu Państwa lub w rozporządzeniu władz państwowych, są całkowicie zwolnione od uiszczania opłat za starty i za lądowanie na lotniskach państwowych użytku publicznego i lotniskach wojskowych oraz za korzystanie z urządzeń, stanowiących własność Skarbu Państwa.

Prywatne statki powietrzne, należące do polskich instytucji społecznych lub, koncesjonowanych przez Rząd Polski, polskich przedsiębiorstw regularnej komunikacji powietrznej, mogą być zwolnione od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych i ich urządzeń na zasadzie specjalnego zezwolenia Ministra Komunikacji wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Skarbu.

§ 3. Stawki opłat za wymienione w § 1 korzystanie z lotnisk użytku publicznego i ich urządzeń nie mogą przekraczać norm następujących:

1) **Za starty i lądowania:**

- a) za statki powietrzne z silnikami:
do 100 KM . . . 4 zł.
- b) za statki powietrzne z silnikami:
od 100 do 200 KM . . . 5 zł.
od 200 do 300 KM . . . 6 „
od 300 do 400 KM . . . 7 „
od 400 do 500 KM . . . 8 „
powyżej 500 KM . . . 10 „

c) za każdy następny start i lądowanie, odbywające się tego samego dnia bez wprowadzenia statku powietrznego do hangaru, stawka obniża się do 50%;

d) za starty i lądowania nocne pobiera się stawkę podwójną;

e) za abonament kwartalny przy minimum 15 lotów na kwartał stawka kwartalna winna wynosić jedną piątą część stawki normalnej, pomnożonej przez dziewięćdziesiąt.

W opłatach wymienionych wyżej mieści się wynagrodzenie za: użycie służby startowej lotniska celem odprowadzenia statku powietrznego ze startu i na start, zapuszczenie śmigła, przyniesienie benzyny i smarów, napełnienie zbiorników i chłodnicy tudzież za korzystanie z informacji meteorologicznych, a w wypadku odlotów i lądowań nocnych za korzystanie z urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych.

Stawki wymienione w punktach a) i b) będą pobierane za jeden start i za jedno lądowanie razem.