DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

29 stycznia | № 6. | Rok 1929.

TREŚĆ:

KONWENCJA

Poz.: 54 — urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dn. 13 października 1919 roku . . . 83

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

Poz.: 55 — z dnia 8 października 1928 r. w sprawie złożenia przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej dokumentu ratyfikacyjnego międzynarodowej konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 roku. 202

54.

Konwencja

urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dn. 13 października 1919 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 23 września 1922 r. — Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 761).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, STANISŁAW WOJCIECHOWSKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia trzynastego października tysiąc dziewięćset dziewiętnastego roku podpisana została w Paryżu konwencja, urządzająca żeglugę powietrzną, uzupełniona protokółem dodatkowym, podpisanym w dniu pierwszego maja tysiąc dziewięćset dwudziestego roku o następującem brzmieniu dosłownem:

Convention

portant réglementation de la navigation aérienne (13 octobre 1919).

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

NOUS, STANISŁAW WOJCIECHOWSKI,

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

à tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut:

Un Convention internationale portant Réglementation à la Navigation aérienne ayant été signée à Paris le treize Octobre mil neuf cent dix neuf et complétée par un Protocole additionnel signé à Paris le premier mai mil neuf cent vingt, Convention et Protocole dont la teneur suit:

Stany Zjednoczone Ameryki, Belgja, Boliwja, Brazylja, Imperjum Brytyjskie, Chiny, Kuba, Ekwador, Francja, Grecja, Guatemala, Haiti, Hedżas, Honduras, Włochy, Japonja, Liberja, Nicaragua, Panama, Peru, Polska, P rtugalja, Rumunja, Państwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Syjam, Państwo Czeskosłowackie i Urugwaj.

Zważywszy postępy żeglugi powietrznej i ogólną korzyść wszechświatowej reglamentacji tej żeglugi;

Uznając że jest koniecznem ustalić już teraz niektóre zasady i niektóre przepisy celem uniknięcia nieporozumień;

Ożywione chęcią popierania rozwoju komunikacji międzynarodowej powietrznej w celach pokojowych;

Postanowiły zawrzeć Konwencję w tym celu i wyznaczyły na swoich pełnomocników z zastrzeżeniem sobie prawa zastępstwa ich przy podpisywaniu:

Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki:

Honourable Frank Lyon POLK, Podsekretarza Stanu.

Jego Królewska Mość Król Belgów:

P. Paul HYMANS, Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Stanu.

Prezydent Republiki Boliwji:

P. Ismaël MONTES, Posła nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego.

Prezydent Republiki Brazylji:

P. Olyntho de MAGALHAËS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego.

Jego Królewska Mość Król Zjednoczonych Królestw Wielkiej Brytanji i Irlandji oraz terytorjów brytańskich poza morzami, Cesarz Indyj:

The Right Honourable David LLOYD GEORGE, Ministra Pełnomocnego (Członka Parlamentu), Pierwszego Lorda Skarbu i Pierwszego Ministra.

Dla Dominjum Kanady:

The Honourable Sir Albert Edward KEMP, K. C. M. G. Ministra Sił Zamorskich.

Dla Związku Australijskiego:

The Honourable George Foster PEARCE, Ministra Obrony.

Les États - Unis D'Amérique, La Belgique, La Bolivie, Le Brésil, L'Empire Britannique, La Chine, Cuba, L'Équateur, La France, La Grèce, Le Guatémala, Haïti, Le Hedjaz, Le Honduras, L'Italie, Le Japon, Le Libéria, Le Nicaragua, Le Panama, Peru, La Pologne, Le Portugal, La Roumanie, L'État Serbe-Croate- Slovène, Le Siam, L'État Tchéco - Slovaque et L'Uruguay,

Considérant les progrès de la navigation aérienne et l'intérêt universel d'une réglementation commune;

Estimant qu'il est nécessaire de poser, dès à présent, certains principes et certaines règles propres à éviter des controverses;

Animés du désir de favoriser le développement par l'air des communications internationales dans un but pacifique;

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, sous réserve de la faculté de pourvoir à leur remplacement pour la signature, savoir:

Le Président des États - Unis d'Amérique:

L'Honorable Frank Lyon POLK, Sous - Secrétaire d'État;

Sa Majesté le Roi des Belges:

M. Paul HYMANS, Ministre des Affaires étrangères, Ministre d'État;

Le Président de la République de Bolivie:

M. Ismaël MONTES, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Bolivie à Paris;

Le Président de la République du Brésil:

M. Olyntho de MAGALHAËS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Brésil à Paris;

Sa Majesté le Roi du Royaume - Uni de Grande Bretagne et d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes:

Le Très Honorable David LLOYD GEORGE, M. P., Premier Lord de la Trésorerie et Premier Ministre;

Et:

Pour le Dominion du Canada, par:

L'Honorable Sir Albert Edward KEMP, K. C. M. G., Ministre des Forces d'Outre - Mer;

Pour le Commonwealth d'Australie, par:

L'Honorable George Foster PEARCE, Ministre de la Défense;

The United States Of America, Belgium, Bolivia, Brazil, The British Empire, China, Cuba, Ecuador, France, Greece, Guatemala, Haiti, The Hedjaz, Honduras, Italy, Japan, Liberia, Nicaragua, Panama, Peru, Poland, Portugal, Roumania, The Serb - Croat-Slovene Stat , Siam, Czechoslovakia and Uruguay,

Gli stati uniti D'America, Il Belgio, La Bolivia, Il Brasile, L'Impero Britannico, La Cina, Cuba, L'Equatore, La Francia, La Grecia, Il Guatemala , Haiti, L'Hedjaz, L'Honduras, L'Italia, Il Giappone, La Liberia, Il Nicaragua, Il Panama, Il Peru, La Polonia, Il Portogallo, La Romania, Lo Stato Serbo-Croato-Sloveno, Il Siam, La Czeco-Slovacchia e L'Uruguay,

Recognising the progress of aerial navigation, and that the establishment of regulations of universal application will be to the interest of all;

Appreciating the necessity of an early agreement upon certain principles and rules calculated to prevent controversy;

Desiring to encourage the peaceful intercourse of nations by means of aerial communication;

Have determined for these purposes to conclude a Convention, and have appointed as their Plenipotentiaries the following reserving the right of substituting others to sign the same convention:

Considerando i progressi della navigazione aerea e il vantaggio di un regolamento comune di questa materia, di interesse universale;

Stimando necessario porre fin d'ora certi principi e certe regole atte a evitare controversie;

Mossi dal desiderio di favorire lo sviluppo delle comunicazioni internazionali aeree per fini pacifici;

Hanno risoluto di conchiudere una convenzione a questo fine, e hanno designato per Loro plenipotenziari con riserva della facolta di sostituirne altri per la sottoscrizione:

The President of the United States of America:

The Honourable Frank Lyon POLK, Under Secretary of State;

Il Presidente Degli Stati Uniti D'America:

L'Onorevole Frank Lyon POLK, Sotto Segretario di Stato;

His Majesty the King of the Belgians:

Mr. Paul HYMANS, Minister for Foreign Affairs, Minister of State;

Sua Maestà Il Rei Dei Belgi:

Paul HYMANS, Ministro degli affari esteri, Ministro di Stato;

The President of the Republic of Bolivia:

Mr. Ismaël MONTES, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Bolivia at Paris;

Il Presidente Della Republica Di Bolivia:

Ismaël MONTES, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Bolivia a Paris;

The President of the Republic of Brazil:

Mr. Olyntho de MAGALHAËS, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Brazil at Paris;

Il Presidente Della Republica Del Brasile:

Olyntho de MAGALHAËS, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Brasile a Paris;

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions Beyond the Seas, Emperor of India:

The Right Honourable David LLOYD GEORGE, M. P., First Lord of this Treasury and Prime Minister;

And:

For the Dominion of Canada, by:

The Honorable Sir Albert Edward KEMP, K. C. M. G., Minister of the Overseas Forces;

For the Commonwealth of Australia, by:

The Honourable George Foster PEARCE, Minister of Defence;

Sua Maestà Il Re Del Regno Unito Dei Gran Bretagna ed Irlanda e Dei Territori Britannici d'Oltremare, Imperatore Delle Indie:

L'Onorevolissimo David LLOYD GEORGE, M. P., Primo Lord della Tesoreria a Primo Ministro;

E:

Per il Dominio del Canada:

L'Onorevole Sir Albert Edward KEMP, K. C. M. G., Ministro delle Forze d'Oltremare;

Per la Federazione Australiana:

L'Onorevole George Foster PEARCE, Ministro della Difesa;

Dla Związku Południowo-Afrykańskiego:

The Right Honourable Wice-hrabiego MILNER, G. C. B. G. C. M. G.

Dla Dominjum Nowej Zelandji:

The Right Honourable Sir Thomas MACKENZIE, K. C. M. G., Wysokiego Komisarza na Nową Zelandję w Zjednoczonem Królestwie.

Dla Indyj:

The Right Honourable Barona SINHA, K. C. Podsekretarza Stanu dla Indyj.

Prezydent Republiki Chińskiej:

P. Vikyiun Wellington KOO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Chin w Waszyngtonie.

Prezydent Republiki Kuba:

P. Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Dziekana Wydziału Prawnego w Uniwersytecie w Havanie, Prezesa Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego na Kubie.

Prezydent Republiki Ekwador:

P. Enrique DORN Y de ALSUA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Ekwadoru w Paryżu.

Prezydent Republiki Francuskiej:

P. Georges CLEMENCEAU, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Wojny.

Jego Królewska Mość Król Hellenów:

P. Nicolas POLITIS, Ministra Spraw Zagranicznych.

Prezydent Republiki Guatemala:

P. Joaquim MENDEZ, b. Ministra Robót Publicznych i Oświecenia Publicznego, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Guatemali w Waszyngtonie, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego w misji Specjalnej w Paryżu.

Prezydent Republiki Haiti:

P. Tertullien GUILBAUD, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Haiti w Paryżu.

Jego Królewska Mość Król Hedżasu:

P. Rustem HAIDAR.

Prezydent Rzeczypospolitej Honduras:

Dr. Policarpe BONILLA, w misji specjalnej w Waszyngtonie, b. Prezydenta Rzeczypospolitej Honduras, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego.

Pour l'Union Sud - Africaine, par:

Le Très Honorable Vicomte MILNER, G. C. B., G. C. M. G.;

Pour le Dominion de la Nouvelle - Zélande, par:

L'Honorable Sir Thomas MACKENZIE, K. C. M. G., Haut Commissaire pour la Nouvelle - Zélande dans le Royaume - Uni;

Pour l'Inde, par:

Le Très Honorable Baron SINHA, K. C., Sous - Secrétaire d'État pour l'Inde;

Le Président de la République Chinoise:

M. Vikyiun Wellington KOO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Chine à Washington;

Le Président de la République Cubaine:

M. Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Doyen de la Faculté de droit de l'Université de la Havane, Président de la Société cubaine de Droit international;

Le Président de la République de l'Équateur:

M. Enrique DORN Y de ALSUA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Équateur à Paris;

Le Président de la République Française:

M. Georges CLEMENCEAU, Président du Conseil, Ministre de la Guerre;

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

M. Nicolas POLITIS, Ministre des Affaires étrangères;

Le Président de la République de Guatémala:

M. Joaquim MENDEZ, ancien Ministre d'État aux Travaux publiques et à l'Instruction publique, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Guatémala à Washington, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en mission spéciale à Paris;

Le Président de la République d'Haïti:

M. Tertullien GUILBAUD, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire d'Haïti à Paris;

Sa Majesté le Roi du Hedjaz:

M. Rustem HAÏDAR;

Le Président de la République du Honduras:

Le Docteur Policarpe BONILLA, en mission spéciale à Washington, ancien Président de la République du Honduras, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire;

For the Union of South Africa, by:

The Right Honourable Viscount MILNER, G. C. B., G. C. M. G.;

For the D minion of New Zealand, by:

The Honourable Sir Thomas MACKENZIE, K. C. M. G., High Commissioner for New Zealand in the United Kingdom;

For India, by:

The Right Honourable Baron SINHA, K. C., Under Secretary of State for India;

The President of the Chinese Republic:

Mr. Vikyiun Wellington KOO, Envoy extraordinary and Minister plenipotentiary of China at Washington;

The President of the Cuban Republic:

Mr. Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Dean of the Faculty of Law in the University of Havana, President of the Cuban Society of International Law;

The President of the Republic of Ecuador:

Mr. Enrique DORN Y DE ALSÙA, Envoy extraordinary and Minister plenipotentiary of Ecuador at Paris;

The President of the French Republic:

Mr. Georges CLEMENCEAU, President of the Council, Minister of War;

His Majesty the King of the Hellenes:

Mr. Nicolas POLITIS, Minister for Foreign Affairs;

The President of the Republic of Guatemala:

Mr. Joaquim MENDEZ, formerly Minister of State for Public Works and Public Instruction, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Guatemala at Washington, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary on special mission at Paris;

The President of the Republic of Haiti:

Mr. Tertullien GUILBAUD, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Haïti at Paris;

His Majesty the King of the Hedjaz:

Mr. Rustem HAÏDAR;

The President of the Republic of Honduras:

Dr. Policarpe BONILLA, on special mission to Washington, formerly President of the Republic of Honduras, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary;

Per l'Unione dell'Affrica Meridionale:

L'Onorevolissimo Visconte MILNER, G. C. B., G. C. M. G.;

Per il Dominio della Nuova Zelanda:

L'Onorevole Sir Thomas MACKENZIE, K. C. M. G., Alto Commissario della Nuova Zelanda nel Regno Unito;

Per l'India:

L'onorevolissimo Barone SINHA, K. C., Sotto Segretario di Stato per l'India;

Il Presidente Della Republica Cinese:

Vikyiun Wellington KOO, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Cina a Washington;

Il Presidente Della Republica Cubana:

Antonio Sanchez de BUSTAMANTE, Decano della Facoltà di diritto dell'Università dell'Avana, Presidente della Società cubana di diritto internazionale;

Il Presidente Della Republica Dell'Equatore:

Enrique DORN Y DE ALSÙA, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Equatore a Paris;

Il Presidente Della Republica Francese:

Georges CLEMENCEAU, Presidente del Consiglio, Ministro della Guerra;

Sua Maestà Il Re Degli Elleni:

Nicola POLITIS, Ministro degli affari esteri;

Il Presidente Della Republica Di Guatemala:

Joaquim MENDEZ, già Ministro di Stato dei lavori pubblici e dell' istruzione pubblica, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Guatemala a Washington, Inviato starordinario e Ministro plenipotenziario in missione speciale a Parigi;

Il Presidente Della Republica Di Haïti:

Tertulliano GUILBAUD, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Ha ti a Parigi;

Sua Maestà Il Re Dell'Hedjaz:

Rustem HAÏDAR;

Il Presidente Della Republica Di Honduras:

Il dottor Policarpe BONILLA, in missione speciale a Washington, già, Presidente della Repubblica di Honduras, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario;

Jego Królewska Mość Król Włoch:

L'Onorevole Tommaso TITTONI, Senatora Królestwa, Ministra Spraw Zagranicznych.

Jego Cesarska mość Cesarz Japonji:

P. K. MATSUI, Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego Jego C. M. Cesarza Japonji w Paryżu.

Prezydent Republiki Liberja:

The Honourable C. D. B. KING, Sekretarza Stanu.

Prezydent Republiki Nicaragua:

P. Salvador CHAMORRO, Prezesa Izby Deputowanych.

Prezydent Republiki Panama:

P. Antonio BURGOS, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Panamy w Madrycie.

Prezydent Republiki Peru:

P. Carlos G. CANDAMO, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Peru w Paryżu.

Prezydent Republiki Polskiej:

P. Ignacego J. PADEREWSKIEGO, Prezydenta Rady Ministrów, Ministra Spraw Zagranicznych.

Prezydent Republiki Portugalskiej:

Doktora Affonso DA COSTA, b. Prezesa Rady Ministrów.

Jego Królewska Mość Król Rumunji:

P. Nicolas MISU, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rumunji w Londynie.

Jego Królewska mość Król Serbów, Chorwatów i Słoweńców:

P. Milenko R. VESNITCH, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego J. Kr. Mości Króla Serbów, Chorwatów i Słoweńców w Paryżu.

Jego Królewska Mość Król Syjamu:

Jego Książęcą Wysokość Księcia CHAROON, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego J. K. M. w Paryżu.

Prezydent Republiki Czeskosłowackiej:

P. Karel KRAMÀŘ, Prezesa Rady Ministrów.

Prezydent Republiki Urugwaj:

P. Juan Antonio BUERO, Ministra Przemysłu i b. Ministra Spraw Zagranicznych;

którzy postanowili co następuje:

Sa Majesté le Roi d'Italie:

L'Honorable Tommaso TITTONI, Sénateur du Royaume, Ministre des Affaires étrangères;

Sa Majesté l'Empereur du Japon:

M. K. MATSUI, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de S. M. l'Empereur du Japon à Paris;

Le Président de la République de Libéria:

L'Honorable C. D. B. KING, Secrétaire d'État;

Le Président de la République du Nicaragua:

M. Salvador CHAMORRO, Président de la Chambre des députés;

Le Président de la République de Panama:

M. Antonio BURGOS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Panama à Madrid;

Le Président de la République du Perou:

M. Carlos G. CANDAMO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Perou à Paris;

Le Président de la République Polonaise:

M. Ignace J. PADEREWSKI, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires étrangères;

Le Président de la République Portugaise:

Le Docteur Affonso DA COSTA, ancien Président du Conseil des Ministres;

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

M. Nicolas MISU, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Roumanie à Londres;

Sa Majesté le Roi des Serbes, des Croates et des Slovènes:

M. Milenko R. VESNITCH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Serbes, des Croates et des Slovènes à Paris;

Sa Majesté le Roi de Siam:

Son Altesse le Prince CHAROON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de Siam à Paris;

Le Président de la République Tchécoslovaque:

M. Charles KRAMÀŘ, Président du Conseil des Ministres;

Le Président de la République de l'Uruguay:

M. Juan Antonio BUERO, Ministre de l'Industrie, ancien Ministre des Affaires étrangères;

Lesquels ont convenu des dispositions suivantes:

His Majesty the King of Italy:

The Honourable Tommaso TITTONI, Senator of the Kingdom, Minister for Foreign Affairs;

His Majesty the Emperor of Japan:

Mr. K. MATSUI, Ambassador extraordinary and plenipotentiary of H. M. the Emperor of Japan at Paris;

The President of the Republic of Liberia:

The Honourable C. D. B. KING, Secretary of State;

The President of the Republic of Nicaragua:

Mr. Salvador CHAMORRO, President of the Chamber of Deputies;

The President of the Republic of Panama:

Mr. Antonio BURGOS, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Panama at Madrid;

The President of the Republic of Peru:

Mr. Carlos G. CANDAMO, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Peru at Paris;

The President of the Polish Republic:

Mr. Ignace J. PADEREWSKI, President of the Council of Ministers, Minister for Foreign Affairs;

The President of the Portuguese Republic:

Dr. Affonso DA COSTA, formerly President of the Council of Ministers;

His Majesty the King of Roumania:

Mr. Nicolas MISU, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Roumania at London;

His Majesty the King of the Serbs, the Croats, and the Slovenes:

Mr. Milenko R. VESNITCH, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of H. M. the King of the Serbs, the Croats and the Slovenes at Paris;

His Majesty the King of Siam:

His Highness Prince CHAROON, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of H. M. the King of Siam at Paris;

The President of the Czecho-Slovak Republic:

Mr. Karel KRAMÀŘ, President of the Council of Ministers;

The President of the Republic of Uruguay:

Mr. Juan Antonio BUERO, Minister of Industry, formerly Minister of Foreign Affairs;

who have agreed as follows:

Sua Maestà Il Re D'Italia:

L'Onorevole Tommaso TITTONI, Senatore del Regno, Ministro degli affari esteri;

Sua Maestà l'Imperatore del Giappone:

K. MATSUI, Ambasciatore straordinario e plenipotenziario di S. M. l'Imperatore del Giappone a Parigi;

Il Presidente della Repubblica di Liberia:

L'Onorevole C. D. B. KING, Segretario di Stato;

Il Presidente della Repubblica di Nicaragua:

Salvador CHAMORRO, Presidente della Camera de deputati;

Il Presidente della Repubblica del Panama:

Antonio BURGOS, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Panama a Madrid;

Il Presidente della Repubblica del Peru:

Carlos G. CANDAMO, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Peru a Parigi;

Il Presidente della Repubblica Polacca:

Ignazio J. PADEREWSKI, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro degli affari esteri;

Il Presidente della Repubblica Portoghese:

Il dottor Affonso DA COSTA, già Presidente del Consiglio dei ministri;

Sua Maestà il Re di Romania:

Nicolas MISU, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Romania a Londra;

Sua Maestà il Re dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni:

Milenko R. VESNITCH, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. il Re dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni a Parigi;

Sua Maestà il Re del Siam:

Sua Altezza il Principe CHAROON, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. il Re del Siam a Parigi;

Il Presidente della Repubblica Czecoslovacca:

Carlo KRAMÀŘ, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Il Presidente della Repubblica dell'Uruguay:

Juan Antonio BUERO, Ministro dell'Industria, già Ministro degli affari esteri;

I quali sono convenuti nelle disposizioni seguenti:

Rozdział I.

Zasady ogólne.

Artykuł 1.

Wysokie Strony Umawiające się uznają, że każde Państwo posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swojem terytorjum.

W rozumieniu niniejszej Konwencji za terytorjum danego Państwa uważa się terytorjum narodowe metropolji i kolonji łącznie z wodami terytorjalnemi, przyległemi do tego terytorjum.

Artykuł 2.

Każde z Państw umawiających się zobowiązuje się przyznać w czasie pokoju swobodę przelotu ponad swojem terytorjum niemającym zamiarów zaczepnych statkom powietrznym innych Państw umawiających się, z zastrzeżeniem, że statki te ściśle przestrzegać będą warunków, ustanowionych w niniejszej Konwencji.

Przepisy, ustanowione przez jedno z umawiających się Państw co do dopuszczenia na jego terytorjum statków powietrznych przynależnych do innych Państw umawiających się, powinny być stosowane bez rozróżniania przynależności państwowej statków.

Artykuł 3.

Każde z Państw umawiających się ma prawo zabronić ze względów wojskowych lub w interesie bezpieczeństwa publicznego statkom powietrznym, przynależnym do innych Państw umawiających się przelotu ponad pewnemi strefami swego terytorjum pod karami przewidzianemi we własnem ustawodawstwie z zastrzeżeniem, że nie będą czynione w tym względzie żadne różnice między jego statkami powietrznemi prywatnemi, a takiemiż statkami innych Państw umawiających się.

W takim wypadku położenie i rozległość stref zakazanych będą poprzednio podane do publicznej wiadomości i notyfikowane innym Państwom umawiającym się.

Artykuł 4.

Każdy statek powietrzny, który się zapuści ponad strefę zakazaną będzie obowiązany z chwilą spostrzeżenia tego dać sygnał alarmowy, przewidziany w paragrafie 17 (Załącznika D) i wylądować poza obrębem strefy zakazanej jak najprędzej i jak najbliżej na jednem z lotnisk Państwa, przelatywanego w sposób niewłaściwy.

Rozdział II.

Przynależność państwowa statków powietrznych.

Artykuł 5.

Żadne z Państw umawiających się nie dopuści do lotu ponad swojem terytorjum statku, nie mają-

Chapitre I.

Principes généraux.

Article 1.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un État sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitaine et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

Article 2.

Chaque État contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres États contractant, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres États contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Article 3.

Chaque État contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres États contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres États contractants.

Article 4.

Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'Annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'État indûment survolé.

Chapitre II.

Nationalité des aéronefs.

Article 5.

Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circu-

Chapter I.

General principles.

Article 1.

The High contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto.

Article 2.

Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down in the present Convention are observed.

Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory of the aircraft of the other contracting States shall be applied without distinction of nationality.

Article 3.

Each contracting State is entitled for military reasons or in the interest of public safety to prohibit the aircraft of the other contracting States, under the penalties provide by its legislation and subject to no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting States, from flying over certain areas of its territory.

In that case the locality and the extent of the prohibited areas shall be published and notified beforehand to the other contracting States.

Article 4.

Every aircraft which finds itself above a prohibited area shall, as soon as aware of the fact, give the signal of distress provided in Paragraph of Annex D and land as soon as possible outside the prohibited area at one of the nearest aerodromes of the State unlawfully flown over.

Chapter II.

Nationality of aircraft.

Article 5.

No contracting State shall, except by a special and temporary authorisation, permit the flight above

Capitolo I.

Principi generali.

Articolo 1.

Le Alte Parti contraenti riconoscono che ogni Potenza ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio atmosferico al disopra del suo territorio e delle sue acque territoriali.

Ai sensi della presente convenzione, per territorio d'uno Stato s'intenderà il territorio nazionale metropolitano e coloniale, unitamente alle sue acque territoriali.

Articolo 2.

Ogni Stato contraente si obbliga a concedere, in tempo di pace, la libertà di passaggio inoffensivo, al disopra del propio territorio, agli aeromobili degli altri Stati contraenti, purchè siano osservate le condizioni stabilite nella presente convenzione.

Le regole stabilite da uno degli Stati contraenti per l'ammissione sul suo territorio degli aeromobili degli altri Stati contraenti, devono essere applicate senza distinzione di nazionalità.

Articolo 3.

Ogni Stato contraente ha il diritto di vietare, per ragioni d'ordine militare o nell'interesse della sicurezza pubblica, il volo al disopra di determinate zone del suo territorio agli aeromobili degli altri Stati contraenti, sotto minaccia delle pene sanci te dalle proprie leggi e con la riserva che non sarà fatta sanci distinzione, a questo riguardo, tra i suoi aeromobili privati e quelli degli altri Stati contraenti.

In questo caso dovrà pubblicare e notificare in precedenza agli altri Stati contraenti la posizione e l'estensione delle zone vietate.

Articolo 4.

Ogni aeromobili che voli sopra una zona vietata dovrà, appena se ne accorga, fare il segnale di allarme previsto al paragrafo 17 dell'allegato D, e atterrare fuori della zona vietata, al più presto possibile, in uno degli aerodromi più vicini dello Stato sul quale indebitamente volava.

Capitolo II.

Nazionalità degli aeromobili.

Articolo 5.

Nessuno Stato contraenti permetterà la circolazione, al disopra del suo territorio, d'un aeromobi-

cego przynależności państwowej jednego z Państw umawiających się, o ile na to nie udzielone zostanie specjalne pozwolenie czasowe.

Artykuł 6.

Statki powietrzne mają przynależność państwową tego Państwa, do którego rejestru są wpisane zgodnie z przepisami Działu I (c) Załącznika A.

Artykuł 7.

Rejestracja statków powietrznych w jednem z Państw umawiających się może mieć miejsce tylko wtedy, jeżeli należą one w całości do obywateli tego Państwa.

Towarzystwo będzie mogło być zarejestrowane jako właściciel statku powietrznego tylko o tyle, o ile posiada obywatelstwo Państwa, w którem statek powietrzny został zarejestrowany, o ile Prezes Towarzystwa i co najmniej dwie trzecie członków Zarządu posiadają powyższe obywatelstwo i o ile Towarzystwo odpowiada wszystkim innym warunkom, które mogłyby być przepisane ustawami wspomnianego Państwa.

Artykuł 8.

Statek powietrzny nie może być z doniosłością prawną zarejestrowany w kilku Państwach.

Artykuł 9.

Państwa umawiające się będą wymieniały pomiędzy sobą i podawały co miesiąc do wiadomości Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, przewidzianej artykułem 34, kopje wpisów i wykreśleń, dokonanych w swym rejestrze w miesiącu poprzednim.

Artykuł 10.

W międzynarodowej żegludze każdy statek powietrzny powinien posiadać, stosownie do przepisów załącznika A, znak przynależności państwowej oraz znak rejestracji, jako też oznaczenie nazwiska i miejsca zamieszkania właściciela.

Rozdział III.

Świadectwa sprawności technicznej i świadectwa uzdolnienia.

Artykuł 11.

W międzynarodowej żegludze każdy statek powietrzny powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej zgodnie z warunkami przewidzianemi w załączniku B, wydane lub uznane za ważne przez Państwo, którego przynależność państwową posiada statek powietrzny.

Artykuł 12.

Dowódca, piloci, mechanicy i inni członkowie załogi statku powietrznego powinni posiadać świa-

lation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contranctants.

Article 6.

Les aéronefs ont la nationalité de l'État, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la Section I (c) de l'Annexe A.

Article 7.

Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des États contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet État.

Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit État.

Article 8.

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs États.

Article 9.

Les États contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission internationale de Navigation Aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

Article 10.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

Chapitre III.

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

Article 11.

Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité.

Article 12.

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéro-

its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State.

Article 6.

Aircraft posses the nationality of the State on the register of which they are en tered, in accordance with the provisions of Section I (c) of Annex A.

Article 7.

No aircraft shall be entered on the register of one of the contracting States unless it belongs wholly to nationals of such State.

No incorporated company can be registered as the owner of an aircraft unless it possesses the nationality of the State in which the aircraft is registered, unless the President or chairman of the company and at least two-thirds of the directors possess such nationality, and unless the company fulfils all other conditions which may be prescribed by the laws of the said State.

Article 8.

An aircraft cannot be validly registered in more than one State.

Article 9.

The contracting States shall exchange every month among themselves and transmit to the International Commission for Air Navigation referred to in article 34 copies of registrations and of cancellations of registration which shall have been entered on their official registers during the preceding month.

Article 10.

All aircraft engaged in international navigation shall bear their nationality and registration marks as well as the name and residence of the owner in accordance with Annex A.

Chapter III.

Certificates of airworthiness add competency.

Article 11.

Every aircraft engaged in international navigation shall, in accordance with the conditions laid down in Annex B, be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State whose nationality it possesses.

Article 12.

The commanding officer, pilots, engineers and others members of the operating crew of every air-

le che non abbia la nazionalità di alcuno degli Stati contraenti, salvo la concessione di un permesso speciale e temporaneo.

Articolo 6.

Ogni aeromobile ha la nazionalità dello Stato sul registro del quale è inscritto, secondo le disposizioni dell'allegato A, sezione I, lettera c).

Articolo 7.

Gli aeromobili saranno inscritti nel registro di uno degli Stati contraenti soltanto se appartengono per intiero a cittadini del detto Stato.

Una società non potrà essere registrata come proprietaria di un aeromobile se non possiede la nazionalità dello Stato nel quale l'aeromobile è inscritto, se il presidente e i due terzi almeno degli amministratori non hanno la detta nazionalità e se non adempie tutte le altre condizioni stabilite dalle leggi del detto Stato.

Articolo 8.

Un aeromobile non può essere validamente inscritto in più di uno Stato.

Articolo 9.

Gli Stati contraenti dovranno ogni mese scambiarsi tra loro e trasmettere alla Commissione internazionale di navigazione aerea prevista all'articolo 34 copia delle iscrizioni e delle radiazioni che sono state effettuate sul loro registro-matricola durante il mese precedente.

Articolo 10.

Nella navigazione internazionale, gli aeromobili dovranno portare i distintivi di nazionalità e di immatricolazione, il nome il domicilio del proprietario, a norma dell disposizioni dell'allegato A.

Capitolo III.

Certificati di navigabilità e di abilitazione.

Articolo 11.

Nella navigazione internazionale, ogni aeromobile dovrà essere munito di un certificato di navigabilità rilasciato o reso valido, nelle condizioni stabilite all'allegato B, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità.

Articolo 12.

Il comandante, i piloti, i motoristi e gli altri membri del personale di bordo di ogni aeromobile

dectwa uzdolnienia i pozwolenia, wydane zgodnie z postanowieniami przewidzianemi w Załączniku E, albo uznanemi za ważne przez Państwo, którego przynależność państwową posiada statek powietrzny.

Artykuł 13.

Świadectwo sprawności technicznej, świadectwa uzdolnienia i pozwolenia, wydane lub uznane za ważne przez Państwo, którego przynależność państwową posiada statek powietrzny, a wystawione zgodnie z przepisami zawartemi w Załącznikach A i B, w przyszłości zaś wydanemi przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej, będą uznawane za ważne przez inne Państwa.

Każde Państwo ma prawo nie uznać za upoważniające do lotu w granicach swego terytorjum i ponad niem świadectw uzdolnienia i pozwoleń udzielonych jednemu ze swych własnych obywateli przez inne Państwo umawiające się.

Artykuł 14.

Umieszczanie aparatów radjoelektrycznych na statku powietrznym bez specjalnego pozwolenia wydanego przez Państwo, którego przynależność państwową posiada statek powietrzny, jest wzbronione. Aparaty wspomniane będą mogły być używane jedynie przez członków załogi, posiadających na to specjalne pozwolenie.

Każdy statek powietrzny, przeznaczony do przewozów publicznych, mogący pomieścić najmniej dziesięć osób powinien być zaopatrzony w aparaty radjoelektryczne (nadawczy i odbiorczy) od chwili, gdy sposoby posiłkowania się wspomnianemi aparatami zostaną określone przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej.

Komisja ta będzie mogła w następstwie rozciągnąć na wszelkie inne rodzaje statków powietrznych obowiązek umieszczania aparatów radjoelektrycznych w warunkach i według sposobów jakie ustanowi.

Rozdział IV.

Dopuszczenie do żeglugi powietrznej ponad terytorjum obcem.

Artykuł 15.

Każdy statek powietrzny przynależny do jednego z Państw umawiających się ma prawo przelatywać przestrzeń powietrzną innego Państwa bez lądowania. Przy takim locie statek obowiązany jest trzymać się drogi, określonej przez Państwo ponad którem przelatuje. Jednakże, ze względów ogólnopolicyjnych, statek taki będzie obowiązany wylądować, jeżeli otrzyma nakaz zapomocą sygnałów, przewidzianych w Załączniku D.

Każdy statek powietrzny, który się udaje z jednego Państwa do drugiego Państwa, powinien — jeżeli to wymagane jest przez przepisy tego Państwa— wylądować w jednym z portów lotniczych przez przepisy wskazanym. Wykaz takich portów lotniczych będzie dostarczany przez Państwa umawiające się Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która roześle ten wykaz wszystkim Państwom umawiającym się.

nef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés, dans les conditions prévues à l'Annexe E, ou rendus exécutoires par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité.

Article 13.

Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les Annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus valables, par les autres États.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Article 14.

Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emplois de ces appareils auront été déterminées par la Commission internationale de Navigation Aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

Chapitre IV.

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

Article 15.

Tout aéronef ressortissant à un État contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre État sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'État survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'Annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un État dans un autre État doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les États contractants à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les États contractants.

craft shall, in accordance with the conditions laid down in Annex E, be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses.

Article 13.

Certificates of airworthiness and of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses, in accordance with the regulations established by Annex B and Annex E and hereafter by the International Commission for Air Navigation, shall be recognised as valid by the other States.

Each State has the right to refuse to recognise for the purpose of flights within the limits of and above its own territory certificates of competency and licences granted to one of its nationals by another contracting State.

Article 14.

No wireless apparatus shall be carried without a special licence issued by the State whose nationality the aircraft possesses. Such apparatus shall not be used except by members of the crew provided with a special licence for the propose.

Every aircraft used in public transport and capable of carrying ten or more persons shall be equipped with sending and receiving wireless apparatus when the methods of employing such apparatus shall have been determined by the International Commission for Air Navigation.

This Commission may later extend the obligation of carrying wireless apparatus to all other classes of aircraft in the conditions and according to the methods which it may determine.

Chapter IV.

Admission to air navigation above foreign territory.

Article 15.

Every aircraft of a contracting State has the right to cross the air space of another State without landing. In this case it shall follow the route fixed by the State over which the flight takes place. However, for reasons of general security it will be obliged to land if ordered to do so by means of the signals provided in Annex D.

Every aircraft which passes from one State into another shall, if the regulations of the latter State require it, land in one of the aerodromes fixed by the latter. Notification of these aerodromes shall be given by the contracting States to the International Commission for Air Navigation and by it transmitted to all the contracting States.

devono essere provvisti delle patenti di abilitazione e licenze rilasciate o rese valide, a norma dell'allegato E, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità.

Articolo 13.

I certificati di navigabilità, le patenti di abilitazione e le licenze rilasciate o rese valide dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità, a norma degli allegati B ed E, e in seguito dalla Commissione internazionale di navigazione aerea, saranno riconosciute valide agli altri Stati.

Ogni Stato ha il diritto di non riconoscere, per la circolazione aerea nei limiti e al disopra del proprio territorio, le patenti di abilitazione e le licenze conferite a un suo cittadino da un altro Stato contraente.

Articolo 14.

Nessun apparecchio radiotelegrafico potrà essere portato a bordo, senza licenza speciale rilasciata dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità. Tali apparecchi saranno usati soltanto da personne dell'equipaggio provviste di speciale licenza a questo scopo.

Ogni aeromobile addetto a trasporti pubblici e capace di portare almeno dieci persone dovrà essere munito di apparecchi radiotelegrafici trasmettenti e riceventi, quando le modalità dell'uso dei detti apparecchi saranno state stabilite della Commissione internazionale di navigazione aerea.

La Commissione potrà estendere in seguito l'obbligo degli apparecchi radiotelegrafici anche a tutte le altre categorie di aeromobili, nelle condizioni e secondo le modalità da essa stabilite.

Capitolo IV.

Ammissione alla navigatione aerea sopra un territorio estero.

Articolo 15.

Ogni aeromobile di uno Stato contraente ha diritto di attraversare l'atmosfera d'un altro Stato contraente senza atterrare, ma deve, in caso seguire la rotta stabilita dallo Stato attraversato. Tuttavia, per ragioni di sicurezza generale sarà tenuto ad atterrare, se ne riceve l'ordine per mezzo dei segnali previsti nell'allegato D.

Ogni aeromobile che passa da uno Stato in un altro deve, se i regolamenti di quest'ultimo lo esiguono, atterrare in uno degli aeroporti stabiliti dal medesimo. Sarà data notificazione di detti aeroporti, dagli Stati contraenti alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la trasmetterà a tutti gli altri Stati contraenti.

Ustanawianie międzynarodowych dróg żeglugi powietrznej jest zależne od zgody Państw, ponad któremi się przelatuje.

Artykuł 16.

Każde z Państw umawiających się będzie miało prawo ustanawiać na korzyść swych krajowych statków powietrznych zastrzeżenia i ograniczenia co do handlowego przewozu osób i towarów pomiędzy dwoma punktami swego terytorjum.

Zastrzeżenia i ograniczenia tego rodzaju będą niezwłocznie ogłaszane, jako też komunikowane Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która je poda do wiadomości innym Państwom umawiającym się.

Artykuł 17.

Statki powietrzne, przynależne do jednego z Państw umawiających się, które ustanowiło zastrzeżenia i ograniczenia w myśl artykułu 16, będą mogły być poddane takim samym zastrzeżeniom i ograniczeniom w każdem innem Państwie umawiającem się nawet wtedy, jeżeli to ostatnie Państwo nie nakłada takich zastrzeżeń i ograniczeń na inne zagraniczne statki powietrzne.

Artykuł 18.

Każdy statek powietrzny, dokonywujący lotu lub przelotu tranzytowego ponad terytorjum jednego z Państw umawiających się, włączając w to uzasadnione potrzebą lądowania i zatrzymania się, będzie mógł być zwolniony od zajęcia za podrobienie patentu, rysunku lub wzoru, o ile złoży kaucję, której wysokość, w braku polubownego porozumienia, określi w czasie możliwie najkrótszym kompetentna władza w miejscu zajęcia.

Rozdział V.

Przepisy obowiązujące przy odlocie, w drodze i przy lądowaniu.

Artykuł 19.

Każdy statek powietrzny przeznaczony do żeglugi międzynarodowej powinien być zaopatrzony w dowody następujące:

a) Kartę rejestracji zgodnie z Załącznikiem A;

b) Świadectwo sprawności technicznej zgodnie z Załącznikiem B;

c) Świadectwa uzdolnienia i pozwolenia dowódcy statku, pilotów i członków załogi, zgodnie z Załącznikiem E;

d) Wykaz imienny podróżnych znajdujących się na statku;

e) Listy przewozowe i wykazy ładunkowe na przewożone towary;

f) Księgi pokładowe zgodnie z załącznikiem C;

g) Pozwolenie, przewidziane w artykule 14, o ile statek zaopatrzony jest w aparaty radjo - telegraficzne

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des États survolés.

Article 16.

Chaque État contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui les notifiera aux autres États contractants.

Article 17.

Les aéronefs ressortissant à un État contractant, ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre État contractant, même si ce dernier État n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Article 18.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un État contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Chapitre V.

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

Article 19.

Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de:

a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A;

b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B;

c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E;

d) S'il transporte des passagers: la liste nominale de ceux-ci;

e) S'il transporte des marchandises: les connaissements et le manifeste;

f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C;

g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil: la licence prévue à l'article 14.

The establishment of international airways shall be subject to the consent of the States flown over.

Article 16.

Each contracting State shall have the right to establish reservations and restrictions in favour of its nationals aircraft in connection with the carriage of persons and goods for hire between two points on its territory.

Such reservations and restrictions shall be immediately published, and shall be communicated to the International Commission for Air Navigation, which shall notify them to the other contracting States.

Article 17.

The aircraft of a contracting State which establishes reservations and restrictions in accordance with Article 16, may be subjected to the same reservations and restrictions in any other contracting State, even though the latter State does not itself impose the reservations and restrictions on other foreign aircraft.

Article 18.

Every aircraft passing through the territory of a contracting State, including landing and stoppages reasonably necessary for the purpose of such transit, shall be exempt from any seizure from on the ground of infringement of patent, design or model, subject to the deposit of security the amount of which in default of amicable agreement shall be fixed with the least possible delay by the competent authority of the place of seizure.

Chapter V.

Rules to be observed on departure when under way and on landing.

Article 19.

Every aircraft engaged in itnernational navigation shall be provided with:

(a.) A certificate of registration in accordance with Annex A;

(b.) A certificate of airworthiness in accordance with Annex B;

(c.) Certificates and licences of the commanding officer, pilots and crew in accordance with Annex E;

(d.) If it carries passengers, a list of their names;

(e.) If it carries freight, bills of lading and manifest;

(f.) Log books in accordance with Annex C;

(g.) If equipped with wireless, the special licence prescribed by Article 14.

L'impianto delle linee aeree internazionali è subordinato al consenso degli Stati da attraversare.

Articolo 16.

Ogni Stato contraente avrà il diritto di stabilire, in favore dei suoi aeromobili nazionali, riserve e restrizioni circa i trasporti commerciali di persone e di merci fra due punti del suo territorio.

Le restrizioni e le riserve saranno immediatamente pubblicate e communicate alla Commissione internazionale di navigazione aerea che le notificherà agli altri Stati contraenti.

Articolo 17.

Se uno degli Stati contraenti stabilisce restrizioni o riserve a norma dell'articolo 16, i suoi aeromobili potranno essere soggetti alle stesse restrizioni e riserve in qualunque degli altri Stati contraenti, anche se questi non le abbiano imposte agli altri aeromobili esteri.

Articolo 18.

Durante il passaggio o il transito attraverso l'atmosfera di uno Stato contraente, comprese le fermate ragionevolmente necessarie un aeromobile potrà sottrani al sequestro per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, mercà il deposito di una cauzione, l'importo della quale sarà stabilito nel più brave termine, in mananciza di accordo a amichevole, dall'autorità competenta del luogo dove il sequestro derrebbe essere eseguito.

Capitolo V.

Regole da osservare alla partenza, all'atterramento ed in rotta.

Articolo 19.

Ogni aeromobile addetto alla navigazione aerea internazionale dev'essere munito:

a) del certificato di registrazione, a norma dell'allegato A;

b) del certificato di navigabilità, a norma dell' allegato B;

c) delle patenti di abilitazione del comandante, dei piloti e delle persone dell'equipaggio, a norma dell'allegato E;

d) se trasporta passaggeri, dell'elenco di essi;

e) se trasporta merci, delle polizze di carico e del manifesto;

f) dei libri di bordo, a norma dell'allegato C;

g) della licenza speciale prescritta all'articolo 14, se ha a bordo apparecchi radiotelegrafici.

Artykuł 20.

Książki pokładowe winny być przechowywane w ciągu dwóch lat licząc od daty dokonania w nich ostatniego zapisu.

Artykuł 21.

Przy odlocie i przy lądowaniu statku powietrznego władze krajowe mają prawo w każdym wypadku poddać statek rewizji i sprawdzić wszystkie dokumenty, w które statek powinien być zaopatrzony.

Artykuł 22.

Statki powietrzne Państw umawiających się przy lądowaniu, zwłaszcza w razie niebezpieczeństwa korzystać będą z prawa do takiej samej pomocy i opieki, co i statki miejscowe.

Artykuł 23.

Przy ratowaniu aparatów zaginionych na morzu stosować się będzie, w braku umów odmiennych, zasady prawa morskiego.

Artykuł 24.

Każde lotnisko, należące do Państwa umawiającego się, otwarte za uiszczeniem pewnych opłat do użytku publicznego statków powietrznych krajowych jest dostępne na tych samych warunkach dla statków powietrznych, przynależnych do innych Państw umawiających się.

Dla każdego z tych lotnisk będzie obowiązywała jednakowa taryfa opłat za lądowanie i za postój statków powietrznych tak krajowych jak i zagranicznych.

Artykuł 25.

Każde z Państw umawiających się zobowiązuje się przedsięwziąć właściwe kroki, dające rękojmię, że wszystkie statki powietrzne, latające nad jego terytorjum, jako też wszystkie statki powietrzne, opatrzone znakami jego przynależności, gdziekolwiek się znajdą, stosować się będą do przepisów, przewidzianych w Załączniku D.

Każde z Państw umawiających się zobowiązuje się do ścigania i karania odnośnych przekroczeń.

Rozdział VI.

Przewozy zabronione.

Artykuł 26.

Przewożenie statkami powietrznemi materjałów wybuchowych, broni i amunicji wojennej jest w międzynarodowej komunikacji powietrznej wzbronione. Żaden statek zagraniczny nie ma prawa przewozić artykułów tego rodzaju z jednego do drugiego punktu terytorjum tego samego Państwa umawiającego się.

Artykuł 27.

Każde Państwo może w dziedzinie żeglugi powietrznej zakazać lub ograniczyć przepisowo tak

Article 20.

Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Article 21.

Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Article 22.

Les aéronefs des États contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Article 23.

Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

Article 24.

Tout aérodrome d'un État contractant, s'il est ouvert, moyennant payement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Article 25.

Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D.

Chacun des États contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

Chapitre VI.

Transports interdits.

Article 26.

Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même État contractant.

Article 27.

Chaque État peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage

Article 20.

The log books shall be kept for two years after the last entry.

Article 21.

Upon the departure or landing of an aircraft, the authorities of the country shall have, in all cases, the right to visit the aircraft and to verify all the documents with which it must be provided.

Article 22.

Aircraft of the contracting States shall be intitled to the same measures of assistance for landing, particularly in case of distress, as national aircraft.

Article 23.

With regard to the salvage of aircraft wrecked at sea the principles of maritime law will apply, in the absence of any agreement to the contrary.

Article 24.

Every aerodrome in a contracting State, which upon payment of charges is open to public use by its national aircraft, shall likewise be open to the aircraft of all the other contracting States.

In every such aerodrome there shall be a single tariff of charges for landing and length of stay applicable alike to national and foreign aircraft.

Article 25.

Each contracting State undertakes to adopt measures to ensure that every aircraft flying above the limits of is territory and that every aircraft wherever it may be, carrying its nationality mark, shall comply with the regulations contained in Annex D.

Each of the contracting States undertakes to ensure the prosecution and punishment of all persons contravening these regulations.

Chapter VI.

Prohibited transport.

Article 26.

The carriage by aircraft of explosives and of arms and munitions of war is forbidden in international navigation. No foreign aircraft shall be permitted to carry such articles between any two points in the same contracting State.

Article 27.

Each State may, in aerial navigation, prohibit or regulate the carriage or use of photographic ap-

Articolo 20.

I libri di bordo deveno essere conservati per due anni dopo l'ultima iscrizione.

Articolo 21.

Alla partenza e all'atterramento di un aeromobile, le autorità locali avranno sempre il diritto di visitarlo e di verificare tutti i documenti dei quali dev'essere munito.

Articolo 22.

Gli aeromobili degli Stati contraenti avranno diritto, per l'attermento, agli stessi provvedimenti di assistenza, specie in caso di pericolo, degli aeromobili nazionali.

Articolo 23.

Il salvataggio degli aeromobili perduti in mare sarà regolato, salvo convenzione contraria, dai principi del diritto marittimo.

Articolo 24.

In tutti gli Stati contraenti, ogni aeroporto aperto al servizio pubblico degli aeromobili nazionali contro pagamento di certi diritti, dovrà esserlo, nelle stesse condizioni, a quello degli aeromobili di tutti gli altri Stati predetti.

Per ognuno di questi aeroporti vi sarà un'unica tariffa di atterramento e di soggiorno, applicabile egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri.

Articolo 25.

Ogni Stato contraente si obbliga a prendere i provvedimenti opportuni per garantire che ogni aeromobile navigante al disopra del suo territorio o munito del contrassegno della sua nazionalità dovunque si trovi, si conformerà alle regole contenute nell'allegato D.

Ogni Stato contraente si impegna o procedere a carico dei contravventori e a punirli.

Capitolo VI.

Trasporti vietati.

Articolo 26.

Il trasporto per via aerea degli esplosivi, delle armi e delle munizioni da guerra è vietato, nella navigazione aerea internazionale. Non sarà permesso ad aeromobili esteri di trasportare i detti materiali fra due punti qualunque di uno stesso State contraente.

Articolo 27.

Ogni Stato potrà vietare o regolare il trasporto e l'uso, in navigazione aerea, di apparecchi fotogra-

przewóz jak i używanie aparatów fotograficznych. O każdem zarządzeniu w tym względzie powinna być natychmiast zawiadomiona Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej, która tę wiadomość zakomunikuje innym Państwom umawiającym się.

Artykuł 28.

Przewóz innych przedmiotów poza wymienionemi w artykułach 26 i 27 będzie mógł być przez każde Państwo umawiające się poddany ograniczeniom, o ile tego wymagać będą względy porządku publicznego. Zarządzenie takie powinno być natychmiast podane do wiadomości Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która zakomunikuje o niem innym Państwom umawiającym się.

Artykuł 29.

Wszystkie ograniczenia, wspomniane w artykule 28 powinny być stosowane bez różnicy tak do statków powietrznych krajowych jak i zagranicznych.

Rozdział VII.

Państwowe statki powietrzne.

Artykuł 30.

Za państwowe statki powietrzne uważa się:

a) statki powietrzne wojskowe;
b) statki powietrzne, przeznaczone wyłącznie do służby państwowej jako to: Poczty, Celnictwa, Policji.

Inne statki powietrzne będą uważane za statki powietrzne prywatne.

Wszystkie inne państwowe statki powietrzne poza statkami powietrznemi wojskowemi, celnemi, albo policyjnemi będą traktowane jako statki powietrzne prywatne i podlegające z tego tytułu wszystkim przepisom Konwencji niniejszej.

Artykuł 31.

Każdy statek powietrzny pod dowództwem wyznaczonej w tym celu osoby wojskowej jest uważany za statek powietrzny wojskowy.

Artykuł 32.

Żaden statek powietrzny wojskowy jednego z Państw umawiających się nie ma prawa przelatywać ponad terytorjum innego z Państw umawiających się, ani na niem lądować bez specjalnego na to pozwolenia. W takim wypadku statek powietrzny wojskowy, o ile nie istnieje postanowienie z tem sprzeczne, będzie w zasadzie korzystał z przywilejów przyznawanych zazwyczaj okrętom wojennym zagranicznym.

Statek powietrzny wojskowy, zmuszony lądować albo lądujący na żądanie lub wezwanie nie nabywa z tego tytułu żadnego z przywilejów, przewidzianych w ustępie 1-szym.

Artykuł 33.

Poszczególne ugody zawarte oddzielnie pomiędzy Państwami określą, w jakich wypadkach statki

d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information aux autres États contractants.

Article 28.

Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout État contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres États contractants.

Article 29.

Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Chapitre VII.

Aéronefs d'État.

Article 30.

Seront considérés comme aéronefs d'État:

a) Les aéronefs militaires;
b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que: Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'État, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

Article 31.

Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

Article 32.

Aucun aéronef militaire d'un État contractant ne devra survoler le territoire d'un autre État contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinea 1-er.

Article 33.

Des arrangements particuliers, conclus séparement entre les États détermineront dans quels cas

paratus. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to the other Contracting States.

Article 28.

As a measure of public safety, the carriage of objects other than those mentioned in articles 26 and 27 may be subjected to restrictions by any contracting State. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to the other contracting States.

Article 29.

All restrictions mentioned in Article 28 shall be applied equally to national and foreign aircraft.

Chapter VII.

State aircraft.

Article 30.

The following shall be deemed to be State aircraft: —

(a.) Military aircraft.

(b.) Aircraft exclusively employed in State service, such as posts, customs, police.

Every other aircraft shall be deemed to be a private aircraft.

All state aircraft other than military, customs and police aircraft shall be treated as private aircraft and as such shall be subject to all the provisions of the present Convention.

Article 31.

Every aircraft commanded by a person in military service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft.

Article 32.

No military aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another contracting State nor land thereon without special authorisation. In case of such authorisatrion the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulation the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war.

A military aircraft which is forced to land or which is requested or summoned to land shall by reason thereof acquire no right to the privileges referred to in the above paragraph.

Article 33.

Special arrangements between the States concerned will determine in what cases police and cu-

fici. Ogni disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Articolo 28.

Per ragioni d'ordine pubblico, il trasporto di oggetti diversi da quelli indicati negli articoli 26 e 27 potrà essere sottoposto a restrizioni da ogni Stato contraente. Ogni disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Articolo 29.

Tutte le restrizioni indicate nell'articolo 28 devono essere applicate egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri.

Capitolo VII.

Aeromobili di Stato.

Articolo 30.

Saranno considerati aeromobili di Stato:

a) gli aeromobili militari;

b) gli aeromobili destinati esclusivamente a servizi di Stato, come la posta, le dogane e la polizia.

Ogni altro aeromobile sarà reputato aeromobile privato.

Tutti gli aeromobili di Stato, eccetto quelli militari, di dogana o di polizia, saranno considerati aeromobili privati e come tali soggetti a tutte le norme della presente convenzione.

Articolo 31.

Ogni aeromoblie comandato da una persona in servizio militare, adibita a questo ufficio, sarà considerato aeromobile militare.

Articolo 32.

Nessun aeromobile militare di uno degli Stati contraenti potrà volare al disopra di un altro dei detti Stati o atterrarvi, senza autorizzazione speciale. In tal caso, l'aeromobile militare godrà, in massima, in mancanza di speciali stipulazioni, dei privilegi concessi, secondo l'uso, alle navi da guerra estere.

Un aeromobile militare costretto ad atterrare, o a cui è stato fatto segno o è stato imposto di atterrare, non acquisterà perciò alcuno dei privilegi indicati nel comma precedente.

Articolo 33.

Speciali accordi tra gli Stati interessati determineranno in quali casi gli aeromobili di polizia e di

powietrzne policyjne i celne będą mogły być upoważnione do przekraczania granicy.

Nie będą one korzystały w żadnym razie z przywilejów, przewidzianych w artykule 32.

les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

Rozdział VIII.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej.

Artykuł 34.

Zostanie ustanowiona pod nazwą Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej stała Komisja Międzynarodowa, pozostająca pod władzą Ligi Narodów i złożona:

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

jednego przedstawiciela Wielkiej Brytanji i po jednym z każdego z Dominjów Brytyjskich i Indyj;

jednego przedstawiciela każdego z pozostałych Państw umawiających się.

Każde z pięciu pierwszych Państw (Wielka Brytanja ze swemi Dominjami i Indjami liczy się w tym razie za jedno Państwo) będzie miało taką najmniejszą liczbę głosów w całości, aby iloczyn z pomnożenia tej liczby przez pięć, przewyższał co najmniej o jeden głos sumę głosów wszystkich innych Państw umawiających się.

Wszystkie inne Państwa po za pięciu pierwszemi będą miały każde po jednym głosie.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej określi dla siebie przepisy proceduralne oraz miejsce swej stałej siedziby, zachowując jednak swobodę zbierania się w miejscowości, którą uzna za odpowiednią. Pierwsze jej zebranie odbędzie się w Paryżu. Zwołania tego zebrania dokona Rząd Francuski z chwilą, gdy większość Państw przystępujących zakomunikuje mu o dokonanej przez nie ratyfikacji niniejszej Konwencji.

Komisja ta posiadać będzie następujące atrybucje:

a) przyjmowanie od każdego z Państw umawiających się lub kierowanie do nich wniosków zmierzających do modyfikacji lub ulepszenia przepisów Konwencji niniejszej; komunikowanie o zmianach przyjętych;

b) wykonywanie czynności, które jej przypadły z artykułu niniejszego i artykułów 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 i 37 Konwencji niniejszej;

c) wprowadzanie wszelkich poprawek do postanowień Załączników A do G;

d) zbieranie i podawanie do wiadomości Państwom umawiającym się informacyj wszelkiego rodzaju z zakresu międzynarodowej żeglugi powietrznej;

e) zbieranie i komunikowanie Państwom umawiającym się wszelkich wiadomości z dziedziny radjotelegrafji, meteorologji i medycyny, interesujących żeglugę powietrzną;

Chapitre VIII.

Commission internationale de navigation aérienne.

Article 34.

Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de:

Deux représentants pour chacun des États suivants: États-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britanniques et de l'Inde;

Un représentant pour chacun des autres États contractants.

Chacun des cinq premiers États (la Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin comme un État) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres États contractants.

Tous les États autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa popre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes:

a) Recevoir les propositions de tout État contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et par les Articles 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G;

d) Centraliser et communiquer aux États contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;

e) Centraliser et communiquer aux États contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphiques, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

stoms aircraft may be authorised to cross the frontier. They shall in no case be entitled to the privileges referred to in Article 32.

Chapter VIII.

International Commission for Air Navigation.

Article 34.

There shall be instituted, under the name of the International Commission for Air Navigation, a permanent Commission placed under the direction of the League of Nations and composed of:

Two Representatives of each of the following States: The United States of America, France, Italy and Japan;

One Representative of Great Britain and one of each of the British Dominions and of India;

One Representative of each of the other contracting States.

Each of the five States first-named (Great Britain, the British Dominions and India counting for this purpose as one State) shall have the least whole number of votes which, when multiplied by five, will give a product exceeding by at least one vote the total number of the votes of all the other contracting States.

All the States other than the five first named shall each have one vote.

The International Commission for Air Navigation shall determine the rules of its own procedure and the place of its permanent seat, but it shall be free to meet in such places as it may deem convenient. Its firts meeting shall take place at Paris. This meeting shall be convened by the French Government, as soon as a majority of the signatory States shall have notified to it their ratification of the present Convention.

The duties of this Commission shall be:

(a.) To receive proposals from or to make proposals to any of the contracting States for the modification or amendment of the provisions of the present Convention, and to notify changes adopted;

(b.) To carry out the duties imposed upon it by the present Article and by Articles 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36, and 37 of the present Convention;

(c.) To amend the provisions ot the Annexes A — G;

(d.) To collect and communicate to the contracting States information of every kind concerning international air navigation;

(e.) To collect and communicate to the contracting States all information relating to wireless telegraphy, meteorology and medical science which may be of interest to air navigation;

dogana potranno essere autorizzati a passar la frontiera. In nessun caso essi godranno dei privilegi di cui all'articolo 32.

Capitolo VIII.

Commissione Internazionale Di Navigazione Aerea.

Articolo 34.

Sarà istituita, col nome di „Commissione internazionale di navigazione aerea", sotto l'autorità della Società delle Nazioni, una Commissione internazionale permanente, così composta:

due rappresentanti per ciascuno dei seguenti Stati: Stati Uniti d'America, Francia, Giappone e Italia;

un rappresentante della Gran Bretagna e uno per ciascuno dei Domini britannici e per l'India;

un rappresentante per ciascuno degli altri Stati contraenti.

Ciascuno dei cinque primi Stati (la Gran Bretagna coi suoi Domini e l'India contando a questo fine per un solo Stato) avrà il più piccolo numero intiero di voti che,moltiplicato per cinque, ecceda di almeno uno la somma dei voti di tutti gli altri stati contraenti.

Ciascuno degli altri Stati avrà un voto.

La Commissione internazionale di navigazione aerea stabilirà la propria procedura e la propria sede permanente; ma sarà libera di riunirsi dovunque lo riterrà opportuno. La sua prima riunione avverrà a Parigi. La convocazione ne serà fatta dal Governo francese, appena la maggioranza degli Stati firmatari gli avrà notificato la ratifica della presente convenzione.

Alla Commissione internazionale di navigazione aerea competerà:

a) ricevere da ciascuno degli Stati contraenti o far loro le proposte di modificazioni o di emendamenti alle disposizioni della presente convenzione, e notificare le variazioni adnotate;

b) esercitare le funzioni che le sono attribuite dal presente articolo e dagli articoli 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 e 37 della presente convenzione;

c) emendare le disposizioni degli allegati A — G;

d) raccogliere e comunicare agli Stati contraenti le informazioni di ogni genere concernenti la navigazione aerea internazionale;

e) raccogliere e comunicare agli Stati contraenti tutte le notizie relative alla radiotelegraphia, meteorologia e scienze mediche, interessanti la navigazione aerea;

f) zabezpieczenia rozdawnictwa map do celów żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami Załącznika F;

g) wydawanie opinji w sprawach, które Państwa mogłyby poddać rozważeniu Komisji.

Każda modyfikacja w przepisach któregokolwiek z Załączników będzie mogła być wprowadzoną przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej, jeżeli wspomniana zmiana zostanie zatwierdzona przez trzy czwarte całkowitej możliwej ilości głosów, to jest sumy głosów, jakaby się mogła okazać, gdyby wszystkie Państwa były obecne. Zmiana taka staje się obowiązującą z chwilą, gdy zostanie przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej podana do wiadomości wszystkim Państwom umawiającym się.

Wszelka zaproponowana zmiana w artykułach Konwencji niniejszej będzie przedyskutowana w Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, jeżeli pochodzi od jednego z Państw umawiających się lub od samej Komisji. Żadna zmiana tego rodzaju nie będzie mogła być zaproponowaną do przyjęcia Państwom umawiającym się, jeżeli nie została zatwierdzoną przynajmniej przez dwie trzecie całkowitej możliwej ilości głosów.

Zmiany wprowadzone w artykułach Konwencji (Załączniki stanowią wyjątek) powinny być przed wprowadzeniem w życie wyraźnie przyjęte przez Państwa umawiające się.

Koszty organizacji i działania Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej będą ponoszone przez Państwa umawiające się w stosunku do liczby głosów, jakiemi one rozporządzają.

Koszty spowodowane wysłaniem delegacyj technicznych będą ponoszone przez odnośne Państwa wysyłające.

Rozdział IX.

Postanowienia końcowe.

Artykuł 35.

Wysokie Strony Umawiające się obowiązują się, każda w swym zakresie, współpracować wedle możności w zarządzeniach międzynarodowych dotyczących:

a) zbierania i udzielania informacyj meteorologicznych, bądź to statystycznych, bądź to bieżących, albo specjalnych zgodnie z przepisami Załącznika G;

b) wydawania ujednostajnionych map lotniczych, jako też urządzania naziemnych znaków lotniczych według jednolitego systemu zgodnie z przepisami Załącznika F;

c) korzystania z radjotelegrafji w żegludze powietrznej, urządzania potrzebnych stacyj radjotelegraficznych, jako też przestrzegania międzynarodowych przepisów porządkowych radjotelegraficznych.

Artykuł 36.

Postanowienia ogólne w zakresie spraw celnych stanowią, o ile chodzi o żeglugę powietrzną,

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

g) Donner des avis sur les questions que les États pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de Navigation Aérienne, à tous les États contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des États contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des États contractants, si elle n'a éte approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les États contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les États contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs États respectifs.

Chapitre IX.

Dispositions finales.

Article 35.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à:

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

Article 36.

Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne in-

(f.) To ensure the publication of maps for air navigation in accordance with the provisions of Annex F;

(g.) To give its opinion on questions which the States may submit for examination.

Any modification of the provisions of any one of the Annexes may be made by the International Commission for Air Navigation when such modification shall have been approved by three fourths of the total possible votes which could be cast if all the States were represented and shall become effective from the time when it shall have been notified by the International Commission for Air Navigation to all the contracting States.

Any proposed modification of the Articles of the present Convention shall be examined by the International Commission for Air Navigation, whether it originates with one of the contracting States or with the Commission itself. No such modification shall be proposed for adoption by the contracting States, unless it shall have been aproved by at least two-thirds of the total possible votes.

All such modifications of the Articles of the Convention (but not of the provisions of the Annexes) must be formally adopted by the contracting States before they become effective.

The expenses of organisation and operation of the International Commission for Air Navigation shall be borne by the contracting States in proportion to the number of votes at their disposal.

The expenses occasioned by the sending of technical delegations will be borne by their respective States.

Chapter IX.

Final provisions.

Article 35.

The High Contracting Parties undertake as far as they are respectively concerned to co-operate as far as possible in international measures concerning:

(a.) The collection and dissemination of statistical, current, and special meteorological information, in accordance with the provisions of Annex G;

(b.) The publication of standard aeronautical maps, and the establishment of a uniform system of ground marks for flying, in accordance with the provisions of Annex F;

(c.) The use of wireless telegraphy in air navigation, the establishment of the necessary wireless stations, and the observance of international wireless regulations.

Article 36.

General provisions relative to customs in connection with international air navigation are the

f) assicurare la pubblicazione delle carte per la navigazione aerea, a norma delle disposizioni dell'allegato F;

g) dar parere sulle questioni che gli Stati sottoporranno al suo esame.

Le modificazioni degli allegati potranno essere adottate dalla Commissione internazionale di navigazione aerea soltanto se saranno approvate dai tre quarto del totale assoluto dei voti, cioè del totale dei voti che potrebbero essere raccolti, se tutti i rappresentanti degli Stati fossero presenti; esse avranno pieno effetto dal momento che saranno state notificate dalla Commissione a tutti gli Stati contraenti.

Le modificazioni proposte agli articoli della convenzione saranno esaminate dalla Commissione internazionale di navigazione aerea, sia che provengano da uno degli Stati contraenti, sia dalla Commissione medesima. Tali proposte non potranno essere presentate per l'accettazione agli Stati contraenti, se non saranno approvate coi due terzi almeno del totale assoluto dei voti.

Le modificazioni agli articoli della convenzione, — non quelle degli allegati, — dovranno essere adottate ufficialmente dagli Stati contraenti, prima di divenire esecutorie.

Le spese di organizzazione e di funzionamento della Commissione internazionale di navigazione aerea saranno sostenute dagli Stati contraenti in proporzione del numero dei voti di cui dispongono.

Le spese derivanti dall'invio di delegazioni tecniche saranno sostenute dagli Stati rispettivi.

Capitolo IX.

Disposizioni finali.

Articolo 35.

Le Alte Parti contraenti si impegnano, ciascuna per quanto la concerne, a cooperare per quanto è possibile ai provvedimenti di carattere internazionale relativi:

a) alla raccolta e diffusione di dati statistici meteorologici, correnti o speciali, secondo le disposizioni dell'allegato G;

b) alla pubblicazione di carte aeronautiche e all'impianto di un sistema uniforme di segnali aeronautici al suolo, secondo le disposizioni dell'allegato F;

c) all'uso della radiotelegrafia nella navigazione aerea, all'impianto della stazioni radiotelegrafiche occorrenti, e all'osservanza dei regolamenti internazionali di radiotelegrafia.

Articolo 36.

Disposizioni generali relative alle dogane e concernenti la navigazione aerea internazionale sono

przedmiot oddzielnej umowy, objętej Załącznikiem H niniejszej Konwencji.

Żadne z postanowień Konwencji niniejszej nie będzie mogło być rozumiane jako przeszkoda do zawarcia przez Państwa umawiające się, zgodnie z zasadami, ustanowionemi przez samą Konwencję, specjalnych układów między jednem Państwem a drugiem w sprawach celnych, Policji, Poczty, albo we wspólnym interesie w innych sprawach, odnoszących się do żeglugi powietrznej. Układy te powinny być bezzwłocznie podawane do wiadomości Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która je zakomunikuje innym Państwom umawiającym się.

Artykuł 37.

W razie różnicy zdań między dwoma lub kilku Państwami co do interpretacji Konwencji niniejszej spór będzie rozstrzygany przez Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej, który zostanie ustanowiony przez Ligę Narodów, a do czasu zorganizowania tego Trybunału w drodze arbitrażu.

Jeżeli strony nie zgodzą się bezpośrednio co do wyboru arbitrów, postąpią w sposób następujący:

Każda ze stron zamianuje jednego arbitra, a arbitrzy zbiorą się, celem wybrania superarbitra. Jeżeli arbitrzy nie będą mogli osiągnąć zgody, strony wyznaczą każda po jednem Państwie trzeciem, a Państwa trzecie w ten sposób wyznaczone, przystąpią do wyboru superarbitra bądź to za wspólną zgodą, bądź to, proponując każde jedno nazwisko, pozostawiają następnie wybór między niemi losowaniu.

Różnice zdań, odnoszące się do regulaminów technicznych, stanowiących załączniki do Konwencji niniejszej, będą rozstrzygane przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej większością głosów.

W wypadku, jeżeli spór zachodzi co do tego, czy w danym razie sprawa dotyczy interpretacji samej Konwencji, czy jednego z odnośnych regulaminów, decyzja ostateczna należy do trybunału rozjemczego, przewidzianego w 1-szym ustępie niniejszego artykułu.

Artykuł 38.

W razie wojny postanowienia Konwencji niniejszej nie będą ograniczały swobody działania Państw umawiających się bądź prowadzących wojnę, bądź neutralnych.

Artykuł 39.

Postanowienia Konwencji niniejszej są uzupełnione Załącznikami A do H, które — z zachowaniem zastrzeżeń artykułu 34, ustępu c) — mają tę samą doniosłość i wejdą w życie w tym samym czasie, co sama Konwencja.

Artykuł 40.

Dominja Brytyjskie i Indje będą w rozumieniu Konwencji niniejszej uważane jako Państwa.

ternationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les États contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'État à État, relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission internationale de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres États contractants.

Article 37.

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs États relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit:

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un État tiers et les États tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention, seront réglés par la Commission internationale de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1-er du présent article, de statuer souverainement.

Article 38.

En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d' action des États contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

Article 39.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les Annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinea *c)*, ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

Article 40.

Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des États, aux fins de la présente Convention.

subject of a special agreement contained in Annex H to the present Convention.

Nothing in the present Convention shall be construed as preventing the contracting States from concluding, in conformity with its principles, special protocols as betwe n State and State in respect of customs, police, posts and other matters o common interest in connection with air navigat'on. Any such protocols shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation which shall communicate this information to the other contracting States.

oggetto di accordi particolari, contenuti nell'allegato H alla presente convenzione.

Nessuna clausola della presente convenzione sarà interpretata come contraria alla conclusione, da parte de gli Stati contraenti, in conformità dei principi stabiliti dalla convenzione tessa, di accordi speciali fra Stato e Stato circa le dogane, la polizia, le poste e altri argomenti d'interesse comune, in attinenza con la navigazione aerea. Ogni protocolle di tal genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Article 37.

In the case of a disagreement between two or more States relating to the interpretation of the present Convention, the question in dispute shall be determined by the Permanent Court of International Justice to be established by the League of Nations, and until its establishment by arbitration.

If the parties do not agree on the choice of the arbitrators, they shall proceed as follows:

Each of the parties shall name an arbitrator, and the arbitrators shall meet to name an umpire. If the arbitrators cannot agree, the parties shall each name a third State, and the third States so named shall proceed to designate the umpire, by agreement or by each proposing a name and then determining the choice by lot.

Disagreement relating to the technical regulations annexed to the present Convention, shall be settled by the decision of the International Commission for Air Navigation by a majority of votes.

In case the difference involves the question whether the interpretation of the Convention or that of a regulation is concerned, final decision shall be made by arbitration as provided in the first paragraph of this Article.

Articolo 37.

In caso di dissenso fra due o più Stati, relativamente all'interpretazione della presente convenzione, la controversia serà definita dalla Corte permanente di giustizia internaz'onale, che sará stabilita dalla Società delle Nazioni, e fino alla costituzione di questa Corte, per vià di arbitrato.

Se le parti non si accordano direttamente sulla scelta degli arbitri, esse procederanno nel modo seguente.

Ciascuna delle parti in causa nominerà un arbitro e gli arbitri si riuniranon per scegliere il soprarbitro. Se gli arbitri non si accordano, le parti designeranno ciascuna un terzo Stato e gli Stati così designati procederanno alla nomina del soprarbitro, o di comune accordo, o proponendo ciascuna un nome e lasciando alla sorte la scelta.

In caso di dissenso relativo a uno dei regolamenti tecnici allegati alla presente convenzione, la controversia sarà definita dalla Commissione internazionale di navigazione aerea, a maggioranza.

Nel caso in cui il dissenso verta sul punto, se la controversia concerne a interpretazione della convenzione o di un regolamento, la decisione finale spetterà a un tribunale arbitrale, a norma del primo comma del presente articolo.

Article 38.

In case of war, the provisions of the present Convention shall not affect the freedom of action of the contracting States either as belligerents or as neutrals.

Articolo 33.

In caso di guerra, le stipulazioni della presente convenzione non pregiudicheranno la libertà di azione degli Stati contraenti, sia come belligeranti, sia come neutrali.

Article 39.

The provisions of the present Convention are completed by the Annexes A to H which, subject to Article 34 (c), shall have the same effect and shall come into force at the same time as the Convention itself.

Articolo 39.

Le disposizioni della presente convenzione sono completate dagli allegati A—H che, salvo quanto è disposto all'articolo 34, lettera c), hanno la stessa efficacia ed entreranno in vigore contemporaneamente ad essa.

Article 40.

The British Dominions and India shall be deemed to be States for the purposes of the present Convention.

Articolo 40.

Ai fini della presente convenzione, i domini britannici e l'India sarano considerati come Stati.

Terytorja i obywatele krajów, będących pod protektoratem lub zarządzanych w imieniu Ligi Narodów będą w rozumieniu Konwencji niniejszej traktowane na równi z terytorjami i obywatelami Państw protekcyjnych lub posiadających mandaty.

Les territoires et les ressortissants des Pays de protectorat ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'État protecteur ou mandataire.

Artykuł 41.

Państwa, które nie brały udziału w wojnie 1914 — 1919, będą dopuszczone do przystąpienia do Konwencji niniejszej.

O takiem przyłączeniu powiadomiony zostanie w drodze dyplomatycznej Rząd Republiki Francuskiej przez niego zaś wszystkie Państwa, które Konwencję podpisały lub do niej przystępują.

Article 41.

Les États, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914 - 1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Artykuł 42.

Państwa, które brały udział w wojnie 1914 — 1919, nie uczestniczyły zaś w podpisaniu Konwencji niniejszej, nie będą mogły być dopuszczone do niej o ile nie przystąpiły do Ligi Narodów albo też w okresie do 1 stycznia 1923 — jeżeli przyłączenie ich uzyska zgodę Mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych, które podpisały Traktat pokoju, zawarty z Państwami wspomnianemi. Po 1 stycznia 1923 przyłączenie takie może nastąpić, jeżeli na nie wyrazi zgodę przynajmniej trzy czwarte Państw, które Konwencję podpisały i do niej przystąpiły, a głosujących stosownie do warunków, przewidzianych w artykule 34 Konwencji niniejszej.

Podania o przyłączenie będą kierowane do Rządu Republiki Francuskiej, który je zakomunikuje innym Mocarstwom umawiającym się.

Z wyjątkiem wypadku, że Państwo domagające się przyłączenia, uzyskało pełne prawo jako członek Ligi Narodów, Rząd Francuski zajmie się zebraniem głosów Państw wspomnianych i zawiadomi je o wyniku głosowania.

Article 42.

Tout État ayant pris part à la guerre de 1914 - 1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1-er janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit État. Après le 1-er janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des États signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convetion.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'État requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

Artykuł 43.

Konwencja niniejsza nie będzie mogła być wypowiedziana przed 1-szym stycznia 1922. Wypowiedzenie jej powinno być oznajmione Rządowi Republiki Francuskiej, który o tem zawiadomi pozostałe Państwa umawiające się. Wypowiedzenie nie będzie miało skutków prawnych przed upływem roku od wspomnianego oznajmienia i będzie miało znaczenie tylko w stosunku do Państwa, które go dokonało.

Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji.

Każde Państwo prześle swoje dokumenty ratyfikacyjne Rządowi Francuskiemu, który o tem zawiadomi inne Państwa, które już Konwencję podpisały.

Dokumenty ratyfikacyjne pozostaną w przechowaniu archiwów Rządu francuskiego.

Konwencja niniejsza nabierze mocy obowiązującej dla każdego Państwa, które Konwencję podpisało, w stosunku do innych Państw, które ją już ratyfikowały, w czterdzieści dni po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych.

Z chwilą uprawomocnienia się Konwencji niniejszej, Rząd francuski prześle zaświadczony jej odpis Państwom, które na mocy Traktatów pokoju,

Article 43.

La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1-er janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des

The territories and nationals of Protectorates or of territories administered in the name of the League of Nations, shall, for the purposes of the present Convetion, be assimilated to the territory and nationals of the Protecting or Mandatory States.

Ai fini della presente convenzione, il territorio e i cittadini dei territori protetti o amministrati in nome della Società delle Nazioni saranno assimilati al territorio e ai cittadini dello Stato protettore o mandatario.

Article 41.

States which have not taken part in the war of 1914-1919 shall be permitted to adhere to the present Convention.

This adhesion shall be notified through the diplomatic channel to the Government of the French Republic, and by it to all the signatory or adhering States.

Articolo 41.

Gli Stati che non hanno preso parte alla guerra del 1914-1919 saranno ammessi a aderire alla presente convenzione.

Questa adesione sarà notificata in via diplomatica al Governo della Repubblica francese e da questo a tutti gli Stati firmatari o aderenti.

Article 42.

A State which took part in the war of 1914-1919 but which is not a signatory of the present Convention, may adhere only if it is a member of the League of Nations or, until January 1, 1923, if its adhesion is approved by the Allied and Associated Powers signatories of the Treaty of Peace concluded with the said State. After January 1, 1923, this adhesion may be admitted if it is agreed to by at least threefourths of the signatory and adhering States voting under the conditions provided by Article 34 of the present Convention.

Applications for adhesions shall be addressed to the Government of the French Republic, which will communicate them to the other contracting Powers. Unless the State applying is admitted *ipso facto* as a Member of the League of Nations, the French Government will receive the votes of the said Powers and will announce to them the result of the voting.

Articolo 42.

Ogni Stato che abbia preso parte alla guerra del 1914-1919, ma che non sia firmatario della presente convenzione, non potrà essere ammesso a aderirvi se non è membro della Società delle Nazioni, o, fino al 1° gennaio 1923, se la sua adesione non ottiene il consenso delle Potenze alleate e associate, firmatarie del trattato di pace conchiuso col detto Stato. Dopo il 1° gennaio 1923, questa adesione potrà essere ammessa se è consentita almeno da tre quarti degli Stati firmatari e aderenti, nelle condizioni stabilite all'articolo 34 della presente convenzione.

Le domande di adesione saranno dirette al Governo della Repubblica francese, che le comunicherà alle altre Potenze contraenti; salvo che lo Stato richiedente sia ammesso di pieno dritto come membro della Società delle Nazioni, il Governo Francese raccoglierà i voti delle dette Potenze e farà loro conoscere il risultato della votazione.

Article 43.

The present Convention may not be denounced before January 1, 1922. In case of denunciation, notification thereof shall be made to the Government of the French Republic, which shall communicate it to the other contracting Parties. Such denunciation shall not take effect until at least one year after the giving of notice, and shall take effect only with respect to the Power which has given notice.

The present Convention shall be ratified.

Each Power will address its ratification to the French Government, which will inform the other signatory Powers.

The ratifications will remain deposited in the archives of the French Government.

The present Convention will come into force for each signatory Power, in respect of other Powers which have already ratified, forty days from the date of the deposit of its ratification.

On the coming into force of the present Convention, the French Government will trasmit a certified copy to the Powers which under the Treaties

Articolo 43.

La presente convenzione non potrà essere denunciata fino al 1° gennaio 1922. In caso di denuncia, questa dovrà essere notificata al Governo della Repubblica francese, che ne darà comunicazione alle altre Parti contraenti. Essa non avrà effetto che un anno dopo la notificazione e varrà soltanto nei riguardi della Potenza che vi avrà proceduto.

La presente Convenzione sarà ratificata.

Ciascuna Potenza invierà la propria ratifica al Governo francese, a cura del quale ne sarà dato avviso alle altre Potenze firmatarie.

Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Governo francese.

La presente convenzione entrerà in vigore, per ciascuna Potenza firmataria, di fronte alle altre Potenze che l'abbiano già ratificata, quaranta giorni dopo il deposito della sua ratifica.

Appena la convenzione sarà entrata in vigore, il Governo francese ne invierà copia autentica alle Potenze che, in forza dei trattati di pace, si sono im-

zobowiązały się stosować przepisy żeglugi powietrznej zgodnie z zawartemi w niniejszej Konwencji.

Sporządzono w Paryżu, dnia trzynastego października tysiąc dziewięćset dziewiętnastego roku, w jednym egzemplarzu, który pozostanie w przechowaniu archiwów Rządu Republiki francuskiej i którego wierzytelne kopje będą doręczone Państwom umawiającym się.

Wspomniany egzemplarz datowany, jak powyżej wzmiankowano, będzie mógł być podpisywany aż do dnia dwunastego kwietnia tysiąc dziewięćset dwudziestego roku włącznie.

Dla uwierzytelnienia powyższego aktu poniżej wymienieni Pełnomocnicy, których pełnomocnictwa zostały uznane za dobre i sporządzone w należytej formie, podpisali Konwencję niniejszą w tekstach francuskim, angielskim i włoskim posiadających jednakową ważność.

(L. S.) *Rolin - Jaequemyns.*
(L. S.) *Ysmael Montes.*
(L. S.) *Raoul Fernandes.*
(L. S.) *Eyre A. Crowe.*
(L. S.) *V. K. Wellington Koo.*
(L. S.) *Rafael Martinez Artiz.*
(L. S.) *E. Dorn y de Alsua.*
(L. S.) *S. Pichon.*
(L. S.) *Vittorio Scialoja.*
(L. S.) *Antonio Burgos.*
(L. S.) *I. J. Paderewski.*
(L. S.) *Affonso Costa.*
(L. S.) *Alex. Vaida Voevod.*
(L. S.) *Charoon.*
(L. S.)
(L. S.) *J. A. Buero.*

Traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aériennes conformes à celles de ladite Convention.

FAIT à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants.

Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

(L. S.) *Rolin - Jaequemyns.*
(L. S.) *Ysmael Montes.*
(L. S.) *Raoul Fernandes.*
(L. S.) *Eyre A. Crowe.*
(L. S.) *V. K. Wellington Koo.*
(L. S.) *Rafael Martinez Artiz.*
(L. S.) *E. Dorn y de Alsua.*
(L. S.) *S. Pichon.*
(L. S.) *Vittorio Scialoja.*
(L. S.) *Antonio Burgos.*
(L. S.) *I. J. Paderewski.*
(L. S.) *Affonso Costa.*
(L. S.) *Alex. Vaida Voevod.*
(L. S.) *Charoon.*
(L. S.)
(L. S.) *J. A. Buero.*

Załącznik A.

ZNAKI NA STATKACH POWIETRZNYCH.

Rozdział I.

Postanowienia ogólne.

a) Znak przynależności państwowej stanowi wielka litera alfabetu łacińskiego;

naprzykład:

Francja . . . . . F.

Znak rejestracji stanowi grupa czterech wielkich liter. Każda grupa powinna zawierać przynajmniej jedną samogłoskę; litera Y uważa się za samogłoskę.

Grupa wszystkich pięciu liter będzie używaną jako sygnał wywoławczy statku powietrznego we wszystkich wypadkach, gdy będzie musiał dawać lub odbierać sygnały radjotelegraficzne, lub też przy stosowaniu innego sposobu porozumiewania się z wyjątkiem stosowania sygnałów optycznych, przy których używa się właściwych sposobów postępowania.

Znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny odpowiadać przepisom zawartym w tablicy Rozdziału VIII niniejszego załącznika.

b) Na wszystkich statkach powietrznych, z wyjątkiem państwowych i komunikacyjnych, znak rejestracji powinien być podkreślony czarną linją.

Annexe A.

MARQUES A PORTER SUR LES AÉRONEFS.

Section I.

Généralités.

a) La marque de nationalité sera représentée par une lettre majuscule en caractère romain; exemple:

France . . . . . F.

La marque d'immatriculation sera représentée par un groupe de quatre lettres majuscules; chaque groupe contiendra au moins une voyelle, la lettre Y étant comptée comme telle.

Le groupe complet des cinq lettres sera utilisé comme signal d'appel de l'aéronef, toutes les fois que celui-ci devra émettre ou recevoir des signaux radiotélégraphiques, ou pour tout autre mode de communication, excepté dans le cas de communications par signaux optiques, où l'on emploiera les méthodes habituelles.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront conformes aux indications du tableau de la Section VIII de la présente Annexe.

b) Sur tous les aéronefs, autres que les aéronefs d'État et les aéronefs commerciaux, la marque d'immatriculation sera soulignée d'un trait noir.

of Peace have undertaken to enforce rules of aerial navigation in conformity with those contained in it.

DONE at Paris, the thirteenth day of October nineteen hundred and nineteen in a single copy which shall remain deposite in the archives of the French Government, ant of which duly authorised copies shall be sent to the contracting States.

The said copy, dated as above, may be signed until the twelfth day of April nineteen hundred and twenty inclusively.

In FAITH WHEREOF the hereinafter-named Plenipotentiaries whose powers have been found in good and due form have signed the present Convention in the French, English and Italian languages, which are equally authentic.

(L. S.) *Rolin - Jaequemyns.*
(L. S.) *Ysmael Montes.*
(L. S.) *Raoul Fernandes.*
(L. S.) *Eyre A. Crowe.*
(L. S.) *V. K. Wellington Koo.*
(L. S.) *Rafael Martinez Artiz.*
(L. S.) *E. Dorn y de Alsua.*
(L. S.) *S. Pichon.*
(L. S.) *Vittorio Scialoja.*
(L. S.) *Antonio Burgos.*
(L. S.) *I. J. Paderewski.*
(L. S.) *Affonso Costa.*
(L. S.) *Alex. Vaida Voevod.*
(L. S.) *Charoon.*
(L. S.)
(L. S.) *J. A. Buero.*

Annex A.

THE MARKING OF AIRCRAFT.

Section I.

General.

a) The nationality mark shall be represented by capital letters in Roman characters, e. g.,

France . . . . . F.

The registration mark shall be represented by a group of four capital letters; each group shall contain at least one vowel, and for this purpose the letter Y shall be considered as a vowel. The complete group of five letters shall be used as a call sing of the particular aircraft in making or receiving signals by wireless telegraphy or other methods of communication, except when opening up communication by means of visual signals, when the usual methods will be employed. The nationality and registration marks are assigned in accordance with the table contained in section VIII of this Annex.

b) On aircraft other than State and commercial, the registration mark shall be underlined with a black line.

pegnate a saneire norme di navigazione aerea conformi a quelle di questa convenzione.

FATTA a Parigi il tredici ottobre mille novecento diciannove, in un solo esemplare, che resterà depositato negli archivi del Governo della Repubblica francese, e copie autentiche del quale saranno rimesse agli Stati contraenti.

L'esemplare datato come sopra potrà essere sottoscritto fino al il dodici aprile mille novecento venti inclusivamente.

IN FEDE DI CIÈ, i Plenipotenziari, i poteri dei quali sono stati riconosciuti in buona e debita forma, hanno sottoscritto la presente convenzione, redatta in francese, in inglese e in italiano: i tre testi avranno pari efficacia.

(L. S.) *Rolin - Jaequemyns.*
(L. S.) *Ysmael Montes.*
(L. S.) *Raoul Fernandes.*
(L. S.) *Eyre A. Crowe.*
(L. S.) *V. K. Wellington Koo.*
(L. S.) *Rafael Martinez Artiz.*
(L. S.) *E. Dorn y de Alsua.*
(L. S.) *S. Pichon.*
(L. S.) *Vittorio Scialoja.*
(L. S.) *Antonio Burgos.*
(L. S.) *I. J. Paderewski.*
(L. S.) *Affonso Costa.*
(L. S.) *Alex. Vaida Voevod.*
(L. S.) *Charoon.*
(L. S.)
(L. S.) *J. A. Buero.*

Allegato A.

MARCHE DEGLI AEROMOBILI.

I.

Generalita.

a) La marca di nazionalità sarà rappresentata da una lettera maiuscola in caratteri romani, p. es:

Francia . . . . . F.

La marca di registrazione sarà rappresentata da un gruppo di quattro lettere maiuscole; ogni gruppo conterrà almeno una vocale, la lettera Y essendo considerata come tale. Il gruppo complessivo delle cinque lettere sarà usato come nominativo dell'aeromobile nel fare o ricevere segnali di radiotelegrafia o di ogni altro mezzo di comunicazione, eccettuato il caso di comunicazioni per mezzo di segnali ottici, nelle quali si useranno i metodi ordinari.

Le marche di nazionalità e di registrazione sono assegnate secondo la tabella della sezione VIII di questo allegato.

b) Negli aeromobili che non siano di Stato o commerciali, la marca di registrazione dev'essere sottolineata con una linea nera.

c) Rejestr i karta rejestracji powinny zawierać opis statku powietrznego, jako też numer bądź też wszelki inny znak nadany aparatowi przez konstruktora; wspomniane wyżej znaki rejestracji i przynależności państwowej; nazwę lotniska macierzystego; nazwisko, imię, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela, jako też datę rejestracji.

d) Każdy statek powietrzny powinien posiadać przytwierdzoną w miejscu widocznem do łodzi lub kadłuba tablicę metalową, na której powinny być wypisane nazwisko, imię, miejsce zamieszkania właściciela oraz znak przynależności państwowej i rejestracji statku powietrznego.

c) Le registre matricule et le certificat d'immatriculation devront contenir un signalement de l'aéronef et indiqueront: le numéro ou toute autre marque d'identité donnée par le constructeur à l'appareil; les marques d'immatriculation et de nationalité ci-dessus mentionnées; le port d'attache de l'aéronef; les nom et prénoms, la nationalité et le domicile, du propriétaire, ainsi que la date de l'immatriculation.

d) Tout aéronef doit porter, fixée d'une façon apparente à la nacelle ou au fuselage, une plaque de métal sur laquelle seront inscrits les nom, prénoms et domicile du propriétaire et les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.

KARTA REJESTRACJI.

(Wzór prowizoryczny.)

Przynależność państwowa .....
Znak przynależności państwowej .....
Znak rejestracji .....
Data rejestracji .....
Typ statku powietrznego { statek turystyczny ..... / statek handlowy ..... / statek państwowy .....
Nazwisko konstruktora .....
Numer serji .....
Opis .....
Właściciel (nazwisko i imię) .....
Miejsce zamieszkania właściciela .....
Narodowość właściciela .....
Lotnisko macierzyste statku powietrznego .....

Podpis i pieczęć władzy, która wydała kartę

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION.

(Modèle provisoire.)

Nationalité .....
Marque de nationalité .....
Marque d'immatriculation .....
Date de l'immatriculation .....
Type de l'aéronef { aéronef de tourisme ..... / aéronef commercial ..... / aéronef d'État .....
Nom du constructeur .....
Numéro de série .....
Description .....
Propriétaire (nom et prénoms) .....
Domicile du propriétaire .....
Nationalité du propriétaire .....
Port d'attache de l'aéronef .....

Signature et sceau de l'autorité qui a délivré le certificat. .....

Rozdział II.

Rozmieszczanie znaków na aparacie.

Znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny być namalowane czarną farbą na białem tle i rozmieszczone jak następuje:

a) *Samoloty.* Znaki powinny być namalowane po jednym razie na powierzchni dolnej płatów dolnych i na powierzchni górnej płatów górnych, przyczem litery górną częścią powinny być skierowane do przedniej krawędzi płatów. Znaki te powinny być namalowane również po obu stronach kadłuba, między skrzydłami i płatami ogona. Na aparacie nieposiadającym kadłuba znaki powinny być namalowane na łodzi.

b) *Sterowce i balony.* Na sterowcach znaki powinny być umieszczane możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego, po obu stronach i na górnej powierzchni statku, w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach znaki powtórzone dwukrotnie powinny być namalowane przy linji największego obwodu poziomego i jak najdalej jeden od drugiego.

Znaki umieszczone na bokach zarówno sterowców, jak i balonów powinny być dobrze widoczne tak z boków jak i z ziemi.

Section II.

Positions des marques sur l'appareil.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront peintes en noir sur fond blanc, et disposées comme suit:

a) *Avions.* — Les marques seront peintes: une fois sur la surface inférieure des plans inférieurs et une fois sur la surface supérieure des plans supérieurs, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque. Elles seront aussi peintes de chaque côté du fuselage, entre les ailes et les plans de la queue. S'il s'agit d'un appareil n'ayant pas de fuselage, les marques seront peintes sur la nacelle.

b) *Dirigeables et ballons.* — Pour les dirigeables, les marques seront disposées le plus près possible du maître-couple; elles seront répétées sur les deux côtés et sur le haut, cette dernière marque étant à égales distances de celles portées sur les côtés.

Pour les ballons, les marques, répétées deux fois, seront peintes près de la circonférence horizontale maxima et aussi loin que possible l'une de l'autre.

Pour les dirigeables et ballons, les marques disposées sur les flancs devront être visibles aussi bien des côtés que du sol.

c) The entry in the register and the certificate of registration shall contain a description of the aircraft and shall indicate the number or other identification mark given to it by the maker; the nationality and registration marks mentioned above; the usual station of the aircraft; the full name, nationality and residence of the owner and the date of registration.

d) All aircraft shall carry affixed to the car or to the fuselage in a prominent position a metal plate, inscribed with the names and residence of the owner and the marks of nationality and registration.

CERTIFICATE OF REGISTRATION.

(Provisional form.)

Nationality .....
Nationality mark .....
Registration marks .....
Date of registration .....
Type of aircraft { Tourist ..... / Commercial ..... / State ..... }
Maker .....
Maker's Number .....
Description .....
Owner's full name .....
Owner's residence .....
Owner's nationality .....
Station of the aircraft .....

Signature and seal of authority issuing this certificate. .....

Section II.

Location of marks.

The nationality and registration marks shall be painted in black on a white ground in the following manner: —

(a.) *Flying Machines.* — The marks shall be painted once on the lower surface of the lower main planes and once on the upper surface of the top main planes, the top of the letters to be towards the leading edge. They shall also be painted along each side of the fuselage between the main planes and the tail planes. In cases where the machine is not provided with a fuselage the marks shall be painted on the nacelle.

(b.) *Airships and Balloons.* — In the case of airships the marks shall be painted near the maximum cross section on both sides and on the upper surface equidistant from the letters on the sides.

In the case of balloons the marks shall be painted twice near the maximum horizontal circumference, as far as possible from one another.

In the case both of airships and balloons the side marks shall be visible both from the sides and ground.

c) L'iscrizione nel registro e il certificato di registrazione devono contenere una descrizione dell' aeromobile e indicare il numero o le altre marche d'identificazione dategli dal construttore; le marche di nazionalità e di registrazione predette; l'aeroporto abituale dell'aeromobile; il nome e cognome, la nazionalità e la residenza del proprietario, e la data di registrazione.

d) Ogni aeromobile deve portare fissata alla navicella o alla fusoliera, in posizione visibile, una targa di metallo sulla quale siano incisi il nome e cognome e la residenza del proprietario e le marche di nazionalità e di registrazione.

CERTIFICATO DI REGISTRAZIONE.

(Modulo provvisorio.)

Nazionalità .....
Marca di nazionalità .....
Marca di registrazione .....
Data di registrazione .....
Tipo dell'aeromobile { turistico o da diporto ..... / commerciale ..... / di Stato ..... }
Costruttore .....
Numero dato dal costruttore .....
Descrizione .....
Nome e cognome del proprietario .....
Residenza del proprietario .....
Nazionalità del proprietario .....
Aeroporto dell'aeromobile .....

Firma e bollo dell'autorità che rilascia il certificato .....

II.

Posizione delle marche.

Le marche di nazionalità e di registrazione devono essere tracciate in nero su fondo bianco nella maniera seguente:

a) *Velivoli.* — Le marche devono essere dipinte sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse saranno dipinte anche lungo i lati della fusoliera fra i piani principali e quelli di coda. Se il velivolo non ha fusoliera, le marche saranno dipinte sulla carlinga.

b) *Dirigibili e palloni.* — Per i dirigibili, le marche saranno dipinte verso la sezione maestra ai due lati e sulla superficie superiore; i tre distintivi saranno fra loro equidistanti. Per i palloni, le marche saranno dipinte su due punti opposti della circonferenza orizzontale massima. In entrambi i casi le marche laterali devono essere visibili dai lati e dal suolo.

Rozdział III.

Dodatkowe umieszczenie znaków przynależności państwowej.

a) *Samoloty i sterowce.* Znaki przynależności państwowej powinny być powtórzone z obu stron dolnej powierzchni, bądź dolnego nieruchomego płatu ogona, bądź też steru wysokości, oraz na górnej powierzchni nieruchomego górnego płatu ogona, lub steru wysokości, jeśli tenże jest szerszy. Znaki te należy również powtórzyć z obydwu stron steru kierunkowego, lub na bokach zewnętrznych sterów zewnętrznych, jeśli statek ma kilka sterów kierunkowych.

b) *Balony.* Znaki przynależności państwowej powinny być namalowane na łodzi.

Rozdział IV.

Wymiary znaków przynależności państwowej i rejestracji.

a) *Samoloty.* Wysokość znaków na płatach skrzydeł i na płatach ogona powinna wynosić cztery piąte ich szerokości; na sterze kierunkowym wysokość ta powinna być możliwie największa. Wysokość znaków na kadłubie lub na łodzi powinna wynosić cztery piąte największej wysokości mierzonej w najwęższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki mają być wymalowane.

b) *Sterowce i balony.* Dla znaków przynależności państwowej, malowanych na płatach ogona, wysokość powinna być równą czterem piątym ich szerokości; na sterze kierunkowym znaki powinny być możliwie największe. Wysokość innych znaków nie może być mniejszą od dwunastej części obwodu największego poprzecznego przekroju sterowca.

Dla balonów wysokość znaków przynależności państwowej powinna wynosić cztery piąte wysokości łodzi; wysokość innych znaków powinna być co najmniej równą jednej dwunastej obwodu największego poprzecznego przekroju balonu.

c) *Zasady ogólne.* Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaków przynależności państwowej i rejestracji nie powinna przekraczać 2 metrów 50 cm.

Rozdział V.

Wymiary, rodzaj liter i t. p.

a) Szerokość liter powinna być równą dwom trzecim ich wysokości; grubość ich powinna być równa jednej szóstej wysokości. Litery powinny być wykonane zwykłem pełnem pismem jednego typu i wymiaru, odstęp między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Linja pod literami podkreślonemi powinna być tej samej grubości co litery, a między literami i górną krawędzią linji powinien być odstęp równy szerokości linji.

Section III.

Emplacement supplémentaire pour les marques de nationalité.

a) *Avions et dirigeables.* — La marques de nationalité sera reproduite sur les deux côtés de la surface inférieure, soit du plan fixe inférieur de la queue, soit du gouvernail de profondeur, ainsi que sur la surface supérieure du plan fixe supérieur, ou du gouvernail de profondeur si ce dernier est plus large. Ces marques seront aussi répétées de part et d'autre du gouvernail de direction, ou sur les faces externes des gouvernails extérieurs si l'appareil a plusieurs gouvernails de direction.

b) *Ballons.* — Les marques de nationalité seront peintes sur la nacelle.

Section IV.

Dimensions des marques de nationalité et des marques d'immatriculation.

a) *Avions.* — La hauteur des marques sur les plans des ailes et sur les plans de queue sera des quatre cinquièmes de leur largeur respective; sur le gouvernail de direction, les marques seront aussi grandes que possible. Sur le fuselage ou sur la nacelle, la hauteur des marques sera des quatre cinquièmes de la plus grande hauteur mesurée dans la portion la plus étroite du fuselage ou de la nacelle sur laquelle ces marques sont peintes.

b) *Dirigeables et ballons.* — Pour les marques de nationalité peintes sur les plans de queue, la hauteur des lettres sera égale aux quatre cinquièmes de la largeur du plan de queue; sur le gouvernail, ces marques seront aussi grandes que possible. La hauteur des autres marques ne devra pas être inférieure au douzième de la circonférence de la section transversale maximum du dirigeable.

Pour les ballons, la hauteur des marques de nationalité sera des quatre cinquièmes de la hauteur de la nacelle; la hauteur des autres marques sera au moins égale au douzième de la circonférence du ballon.

c) *Généralités.* — Pour tous les aéronefs, la hauteur des marques de nationalité et des marques d'immatriculation pourra ne pas dépasser 2 mètres 50.

Section V.

Dimensions, type des lettres, etc.

a) La largeur des caractères sera égale aux deux tiers de leur hauteur; leur épaisseur sera égale au sixième de cette même hauteur. Les lettres seront en caractères ordinaires pleins, tous de même type et de mêmes dimensions; un espace égal à la moitié de la largeur des lettres sera laissé entre celles-ci.

b) Pour les lettres soulignées, le trait aura même épaisseur que les lettres et un espace égal sera laissé entre le bas des lettres et le haut du trait.

Section III.

Additional location of nationality marks.

(a.) *Flying Machines and Airships.* — The nationality mark shall also be painted on the left and right sides of the lower surface of the lowest tail planes or elevators and also on the upper surface of the top tail planes or elevators, whichever is the larger. It shall also be painted on both sides of the rudder, or on the outer sides of the outer rudders if more than one rudder is fitted.

(b.) *Balloons.* —The nationality mark shall be painted on the basket.

III.

Posizioni addizionali delle marche di nazionalita.

a) *Velivoli e dirigibili.* — La marca di nazionalità sarà altresi dipinta sui lati destro e sinistro della superficie inferiore del piano di coda inferiore o dei timoni di profondità e sulla superficie superiore del piano superiore di coda o dei timoni di profondità, se questi hanno maggiori dimensioni. Essa sarà, inoltre, dipinta sulle due faccie del timone di direzione o sulle faccie esterne dei timoni esterni di direzione, se l'aeromobile ha più di uno di tali timoni.

a) *Palloni.* — La marca di nazionalità sarà dipinta sulla navicella.

Section IV.

Measurements of nationality and registration marks.

(a.) *Flying Machines.* — The height of the marks on the main planes and tail planes respectively shall be equal to four-fifths of the chord, and in the case of the rudder shall be as large as possible. The height of the marks on the fuselage or nacelle shall be four-fifths of the depth of the narrowest part of that portion of the fuselage or nacelle on which the marks are painted.

(b.) *Airships and Balloons.* — In the case of airships, the nationality marks painted on the tail plane shall be equal in height to hour-fifths of the chord of the tail plane and in the case of the rudder the marks shall be as large as possible. The height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference at the maximum transverse cross section of the airship.

In the case of balloons the height of the nationality mark shall be four-fifths of the height of the basket, and the height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the balloon.

(c.) *General.* — In the case o all aircraft the letters of the nationality and registration marks need not exceed 2,5 metres in height.

IV.

Dimensioni delle marche di nazionalita e di registrazione.

a) *Velivoli.* — L'altezza delle marche sui piani principali e sui piani di coda sarà rispettivamente eguale ai 4/5 della corda, e per i timoni di direzione sarà la più grande possible. L'altezza della marche sulla fusoliera o sulla navicella sarà eguale ai 4/5 della minima altezza di quella parte della fusoliera o della navicella sulla quale le marche sono dipinte.

b) *Dirigibili e palloni.* — Per i dirigibili, le marche di nazionalità dipinte sul piano di coda avranno l'altezza eguale ai 4/5 della corda del piano di coda, e sul timone di direzione le marche saranno le più grandi possibili. L'altezza delle altre marche sarà eguale almeno a 1/12 del perimetro della sezione maestra del dirigibile.

Per i palloni, l'altezza delle marche di nazionalità sarà eguale ai 4/5 dell' altezza della navicella e l'altezza delle altre marche sarà eguale almeno a $^1/_{12}$ della circonferenza del pallone.

c) *Generalità.* In ogni caso le lettere delle marche di nazionalità e di registrazione potranno non eccedere metri 2.50 in altezza.

Section V.

Measurement, type of letters, etc.

(a.) The width of the letters shall be two-thirds of their height and the thickness shall be one-sixth of their height. The letters shall be painted in plain block type and shall be uniform in shape and size. A space equal to half the width of the letters shall be left between he letters.

(b.) In the case of underlined letters the thickness of the line shall be equal to the thickness of the letter and the space between the bottom of the letters and the line shall be equal to the thickness of the line.

V.

Dimensioni e tipi di lettere, ecc.

a) La larghezza delle lettere sarà dei due terzi e la grossezza di un sesto della loro altezza. Le lettere saranno dipinte in caratteri ordinari pieni, e dovranno essere uniformi. Lo spazio fra le lettere sarà eguale alla metà della loro larghezza.

b) Se le lettere sono sottolineate, la grossezza della linea dev'essere eguale a quella delle lettere. L'intervallo fra il piede delle lettere e la linea sarà eguale alla grossezza della linea stessa.

Rozdział VI.

Odstęp między znakiem rejestracji i znakiem przynależności państwowej.

Jeżeli znaki rejestracji i przynależności państwowej będą umieszczone obok siebie, należy je oddzielić kreską, której długość równa się szerokości jednej litery.

Rozdział VII.

Konserwacja.

Znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny być rozmieszczone możliwie jak najlepiej z uwzględnieniem kształtu statku powietrznego. Znaki te powinne być stale utrzymane w czystości i pozostawać zawsze widoczne.

Rozdział VIII.

Tabela znaków.

Znaki przynależności państwowej każdego z Państw niżej wymienionych stosuje się do statków powietrznych jego Dominjów, Kolonij krajów, pozostających pod ich protektoratem lub w zależności, wreszcie krajów, przez nie zarządzanych z tytułu mandatu Ligi Narodów.

Kraj	Znak narodowości	Znaki rejestracji
Stany Zjednoczone Ameryki. .	N	Wszelkie kombinacje, uczynione stosownie do przepisów paragrafu a tytułu I Załącznika niniejszego zapomocą 26 liter alfabetu zgrupowanych po 4, z jedną przynajmniej samogłoską w każdej grupie. Przykład: A D C J, P U R N.
Imperjum Brytyjskie	G	
Francja	F	
Italia	I	
Japonja	J	
Boliwia	C	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Kuba	C	Wszelkie kombinacje z literą C, jako pierwszą literą.
Portugalja . . .	C	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Rumunja. . . .	C	Wszelkie kombinacje z literą R, jako pierwszą literą.
Urugwaj	C	Wszelkie kombinacje z literą U, jako pierwszą literą.
Czecho-Słowacja.	L	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Gwatemala. . .	L	Wszelkie kombinacje z literą G, jako pierwszą literą.
Liberja	L	Wszelkie kombinacje z literą L, jako pierwszą literą.
Brazylja. . . .	P	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Polska	P	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Belgja	O	Wszelkie kombinacje z literą B, jako pierwszą literą.
Peru	O	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Chiny.	X	Wszelkie kombinacje z literą C, jako pierwszą literą.
Honduras . . .	X	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą.
Serbja - Kroacja - Slawonja. . .	X	Wszelkie kombinacje z literą S, jako pierwszą literą.
Haiti	H	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą.

Section VI.

Éspace entre la marque d'immatriculation et la marque de nationalité.

Quand les marques d'immatriculation et de nationalité apparaîtront ensemble, elles devront être séparées par un tiret de longueur égale à la largeur d'une lettre.

Section VII.

Entretien.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront disposées le mieux possible, en tenant compte des formes de l'aéronef. Ces marques devront être tenues constamment propres et rester toujours visibles.

Section VIII.

Tableau des marques.

La marque de nationalité de chacun des États ci-après énumérés s'applique aux aéronefs de ses Dominions, Colonies, Protectorats, Dépendances ou Pays gouvernés par lui en vertu d'un mandat de la Société des Nations.

Pays	Marque de nationalité	Marque d'immatriculation
États-Unis d'Amérique	N	Toutes les combinaisons faites en conformité des dispositions du paragraphe *a* du titre I de la présente Annexe, au moyen des vingt-six lettres de l'alphabet, groupées par quatre, avec une voyelle au moins dans chaque groupe. Exemple: ADCJ, PURN.
Empire Britannique	G	
France	F	
Italie	I	
Japon	J	
Bolivie	C	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Cuba	C	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Portugal. . . .	C	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Roumanie . . .	C	Toutes les combinaisons faites avec R comme première lettre.
Uruguay. . . .	C	Toutes les combinaisons faites avec U comme première lettre.
Tchéco-Slovaquie	L	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Guatémala . . .	L	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Liberia	L	Toutes les combinaisons faites avec L comme première lettre.
Brésil.	P	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Pologne	P	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Belgique . . .	O	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Pérou	O	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Chine	X	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Honduras . . .	X	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Serbie - Croatie-Slavonie . . .	X	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Haïti	H	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.

Section VI.

Spacing between nationality and registration marks.

Where the nationality and registration marks appear together, a hyphen of a length equal to the width of one of the letters shall be painted between the nationality mark and registration mark.

Section VII.

Maintenance.

The nationality and registration marks shall be displayed to the best possible advantage, taking into consideration the constructional features of the aircraft. The marks must be kept clean and visible.

Section VIII.

Table of marks.

The nationality mark of each State named below applies to the aircraft of its Dominions, Colonies, Protectorates, dependencies or of countries over which it is the Mandatory State.

Country	Nationality mark	Registration marks
United State of America . . .	N	All combinations made in accordance with the provisions of Section I (*a*) of this Annex, using a group of 4 letters out of the 26 of the alphabet, each group containing at least one vowel, e. g. : A D C J, P U R N.
Britisch Empire .	G	
France	F	
Italy	I	
Japan	J	
Bolivia	C	All combinations made with B as first letter.
Cuba	C	All combinations made with C as first letter.
Portugal. . . .	C	All combinations made with P as first letter.
Roumania . . .	C	All combinations made with R as first letter.
Uruguay. . . .	C	All combinations made with U as first letter.
Czecho-Slovakia.	L	All combinations made with B as first letter.
Guatemala . . .	L	All combinations made with G as first letter.
Liberia	L	All combinations made with L as first letter.
Brazil	P	All combinations made with B as first letter.
Poland	P	All combinations made with P as first letter.
Belgium	O	All combinations made with B as first letter.
Peru	O	All combinations made with P as first letter.
China	X	All combinations made with C as first letter.
Honduras . . .	X	All combinations made with H as first letter.
Serbia - Croatia - Slavonia . . .	X	All combinations made with S as ftrst letter.
Haiti	H	All combinations made with H as first letter.

VI.

Intervallo fra le marche di nazionalità e di registrazione.

Quando le marche di nazionalità e di registrazione sono tracciate insieme esse devono essere separate da un tratto di linea di lunghezza eguale alla larghezza delle lettere.

VII.

Manutenzione.

Le marche di nazionalità e di registrazione devono essere disposte nelle migliori condizioni possibili di visibilità, tenendo conto delle linee di costruzione dell'aeromobile. Le marche dovranno essere mantenute pulite e visibili.

VIII.

Tabella delle marche.

La marca di nazionalità di ognuno degli Stati seguenti si applica agli aeromobili dei suoi domini, colonie, protettorati, dipendenze, o dei paesi da esso governati per mandato della Società delle Nazioni.

Paese	Marca di nazionalità	Marche di registrazione
Stati Uniti d'America.	N	Tutte le combinazioni fatte in conformità delle disposizioni del paragrafo *a)* della sezione I di ques o allegato, colle ventisei lettere dell' alfabeto, in gruppi di quattro, con una vocale almeno in ogni gruppo. Es.: ADCJ, PURN.
Impero britannico	G	
Francia	F	
Italia	I	
Giappone . . .	J	
Bolivia	C	Tutte le combinazioni fatte con B quale prima lettera.
Cuba	C	Tutte le combinazioni fatte con C quale prima lettera.
Portogallo . . .	C	Tutte le combinazioni fatte con P quale prima lettera.
Romania. . . .	C	Tutte le combinazioni fatte con R quale prima lettera.
Uruguay. . . .	C	Tutte le combinazioni fatte con U quale prima lettera.
Czeco-Slovacchia	L	Tutte le combinazioni fatte con B quale prima lettera.
Guatemala . . .	L	Tutte le combinazioni fatte con G quale prima lettera.
Liberia	L	Tutte le combinazioni fatte con L quale prima lettera.
Brasile	P	Tutte le combinazioni fatte con B quale prima lettera.
Polonia	P	Tutte le combinazioni fatte con P quale prima lettera.
Belgio	O	Tutte le combinazioni fatte con B quale prima lettera.
Perù	O	Tutte le combinazioni fatte con P quale prima lettera.
Cina	X	Tutte le combinazioni fatte con C quale prima lettera.
Honduras . . .	X	Tutte le combinazioni fatte con H quale prima lettera.
Serbia - Croazia - Slavonia . . .	X	Tutte le combinazioni fatte con S quale prima lettera.
Haiti	H	Tutte le combinazioni fatte con H quale prima lettera.

Kraj	Znak narodowości	Znaki rejestracji
Siam	H	Wszelkie kombinacje z literą S, jako pierwszą literą.
Ekwador . . .	E	Wszelkie kombinacje z literą E, jako pierwszą literą.
Grecja	S	Wszelkie kombinacje z literą G, jako pierwszą literą.
Panama	S	Wszelkie kombinacje z literą P, jako pierwszą literą.
Hedżas	A	Wszelkie kombinacje z literą H, jako pierwszą literą.
Nikaragua . . .	A	Wszelkie kombinacje z literą N, jako pierwszą literą.

Pays	Marque de nationalité	Marque d'immatriculation
Siam	H	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Équatuer. . . .	E	Toutes les combinaisons faites avec E comme première lettre.
Grèce	S	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Panama	S	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Hedjaz	A	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Nicaragua . . .	A	Toutes les combinaisons faites avec N comme première lettre.

Załącznik B.

ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ.

Zasadnicze warunki, wymagane przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej są następujące:

1. Konstrukcja statku powietrznego pod względem bezpieczeństwa powinna odpowiadać określonemu minimum warunków.

2. Celem dostarczenia dowodu istotnej zdatności do lotu każdego typu statku, poddanego badaniu, powinny być dokonane próbne loty aparatu czyniące zadość określonemu minimum warunków. W razie akceptacji typu następne statki zbudowane według tego typu, od tych prób będą zwolnione.

3. Przy budowie każdego statku powietrznego materjały użyte do budowy i sposób ich użycia powinny być zatwierdzone. Kontrola nad budową i próbami powinna odpowiadać określonemu minimum warunków.

4. Każdy statek powietrzny powinien być zaopatrzony w przyrządy nieodzowne dla bezpieczeństwa lotu.

5. Minimum warunków przewidziane w paragrafach od 1 do 3 łącznie będą w następstwie ustalone przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej. Do tego czasu każde z układających się Państw wyda swoje szczegółowe przepisy, któremi kierować się będzie przy wydawaniu świadectw sprawności technicznej, jako też przy przedłużaniu ich ważności.

Annexe B.

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ.

Les conditions principales exigées pour la délivrance du Certificat de navigabilité sont les suivantes:

1. Au point de vue de la sécurité, l'aéronef devra être conçu de façon à remplir certaines conditions minima.

2. Une démonstration satisfaisante des qualités réelles de vol de chaque type d'appareil soumis à l'examen devra être fournie au moyen de vols d'essai répondant à certaines conditions minima. Mais, une fois le type approuvé, les autres appareils qui ultérieurement seraient établis sur le même modèle seront dispensés de ces épreuves.

3. La construction de tout aéronef devra être approuvée, en ce qui touche les matériaux et leur mise en oeuvre. Le contrôle de la construction et des essais devra satisfaire à certaines conditions minima.

4. Tout aéronef doit être pourvu des instruments nécessaires à la sécurité de la navigation.

5. Les conditions minima visées aux paragraphes 1 à 3 inclus seront ultérieurement fixées par la Commission internationale de Navigation Aérienne. Auparavant, chacun des États contractants arrêtera lui-même les règles de détail qui présideront à la délivrance des certificats de navigabilité et au maintien de leur validité.

Załącznik C.

KSIĘGI POKŁADOWE.

Rozdział I.

Dziennik podróży.

Dziennik ten powinien być prowadzony przez wszystkie statki powietrzne i zawierać następujące dane:

a) Kategorja, do której należy statek powietrzny, znaki przynależności państwowej i rejestracji, nazwisko, imiona i miejsce zamieszkania właściciela; nazwisko konstruktora; ciężar użyteczny statku powietrznego.

Annexe C.

LIVRES DE BORD.

Section I.

Carnet de Route.

Ce carnet doit être tenu par tous les aéronefs et doit contenir les renseignements ci-après:

a) Catégorie à laquelle appartient l' aéronef; marques de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur; charge utile de l'aéronef.

Country	Nationality mark	Registration marks
Siam	H	All combinations made with S as first letter.
Ecuador. . . .	E	All combinations made with E as first letter.
Greece	S	All combinations made whit G as first letter.
Panama	S	All combinations made whit P as first letter.
Hedjaz	A	All combinatons made whit H as first letter.
Nicaragua . . .	A	All combinations made whit N as first letter.

Paese	Marca di nazionalità	Marche di registrazione
Siam	H	Tutte le combinazioni fatte con S quale prima lettera.
Equatore . . .	E	Tutte le combinazioni fatte con E quale prima lettera.
Grecia	S	Tutte le combinazioni fatte con G quale prima lettera.
Panama	S	Tutte le combinazioni fatte con P quale prima lettera.
Hedjaz	A	Tutte le combinazioni fatte con H quale prima lettera.
Nicaragua . . .	A	Tutte le combinazioni fatte con N quale prima lettera.

Annex B.

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS.

The following main conditions govern the issue of certificates of airworthiness: —

1. The design of the aircraft in regard to safety shall conform to certain standard minimum requirements.

2. A satisfactory demonstration must be made in flying trials of the actual flying qualities of the type of aircraft examined, provided that machines subsequently manufactured which conform to the approved type need not be subject to such trials. The trials shall conform to certain standard minimum requirements.

3. The construction of every aircraft with regard to workmanship and materials must be approved. The control of the construction and of the tests shall be in accordance with certain standard minimum requirements.

4. The aircraft must be equipped with suitable instruments for safe navigation.

5. The standard minimum requirements of paragraphs 1 to 3 inclusive shall be fixed by the International Commission for Air Navigation. Until they have been so fixed each contracting State shall determine the regulations under which certificates of airworthiness shall be granted or remain valid.

Allegato B.

CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ.

Le seguenti condizioni principali regolano la concessione dei certificati di navigabilità:

1° Il progetto dell'aeromobile, per ciò che concerne la sicurezza, dovrà rispondere a determinati requisiti minimi.

2° Una dimostrazione soddisfacente delle qualità effettive di volo del tipo di aeromobile esaminato dovrà essere fatta mediante prove di volo; ma gli apperecchi fabricati in seguito, conformi al tipo approvato, non saranno soggetti a tali prove. Le prove dovranno rispondere a determinati requisiti minimi.

3° La construzione di ogni aeromobile dovrà essere approvata, per ciò che concerne la lavorazione ed i materiali adoperati. Il controllo della costruzione e delle prove dovrà rispondere a determinati requisiti minimi.

4° L'aeromobile sarà munito degli istrumenti necessari per la sicurezza della navigazione.

5° I requisiti minimi dei paragrafi 1 a 3 incluso, saranno determinati dalla Commissione internazionale di navigazione aerea. Tinchè non lo siano, ogni Stato contraente stabilirà le norme secondo le quali i certificati di navigabilità saranno concessi e rimarranno validi.

Annex C.

LOG BOOKS.

Section I.

Journey log.

This shall be kept for all aircraft and shall contain the following particulars: —

(a.) Category to which the aircraft belongs: its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner; name of maker and the carrying capacity of the aircraft.

Allegato C.

LIBRI DI BORDO.

I.

Giornale di rotta.

Sarà tenuto per tutti gli aeromobili e conterrà i seguenti dati:

a) categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di registrazione; nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario, nome del cosruttore, carico, utile dell' aeromobile;

b) Oprócz tego dla każdej podróży:
1. Nazwiska, narodowość i miejsce zamieszkania pilota i każdego członka załogi;
2. Miejsce, datę i godzinę odlotu; drogę lotu i wszelkie wypadki w podróży i przy lądowaniu.

Rozdział II.

Książka statku powietrznego.

Prowadzenie tej książki jest obowiązujące tylko dla statków dokonywujących przewozu publicznego podróżnych i towarów. Książka statku powietrznego powinna zawierać następujące dane:

a) Kategorję, do której należy statek powietrzny; znaki rejestracji i przynależności państwowej; nazwisko, imiona, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela; nazwisko konstruktora i ciężar użyteczny statku powietrznego.

b) Typ i numer serji silnika; typ śmigła z podaniem numeru, skoku, średnicy, jako też nazwisko fabrykanta.

c) Typ radjo-aparatu znajdującego się na statku powietrznym.

d) Tabelę, dającą personelowi odpowiedzialnemu za należyte funkcjonowanie i utrzymanie statku powietrznego, wszelkie pożyteczne wskazówki, co do sprawnego olinowania statku.

e) Wyczerpujące i szczegółowe informacje techniczne o poprzedniej służbie statku powietrznego, nie wyłączając lotów próbnych, rewizyj technicznych, wymiany części składowych, napraw oraz wszelkich robót tego rodzaju, dokonanych na statku.

Rozdział III.

Książka silnikowa.

Prowadzenie tej książki jest obowiązujące tylko dla silników wbudowanych na statkach powietrznych, dokonywujących przewozu podróżnych i towarów. Dla każdego silnika powinna być prowadzona osobna książka nieodłączna podczas lotów od silnika. Książka silnikowa powinna zawierać następujące dane:

a) Typ silnika, numer serji; nazwisko konstruktora; moc i największa ilość obrotów silnika, datę budowy i datę rozpoczęcia służby;

b) Znak rejestracji i typ statków powietrznych, na których silnik był wbudowany;

c) Wyczerpujące i szczegółowe informacje co do poprzedniej służby silnika, nie wyłączając próby przyjęciowej, liczbę godzin pracy dokonanej, rewizje, wymianę części, naprawy i wszelkie tego rodzaju roboty przy silniku.

Rozdział IV.

Dziennik sygnałów.

Prowadzenie tego dziennika jest obowiązujące tylko dla statków powietrznych, dokonywujących przewozu publicznego podróżnych i towarów. Dziennik ten powinien zawierać następujące dane:

b) En outre, pour chaque voyage:
1° Les noms, nationalité et domicile du pilote et de chacun des membres de l'équipage;
2° Les lieu, date et heure du départ; l'itinéraire suivi et tous les incidents de route, y compris les atterrissages.

Section II.

Livret d'appareil.

Ce livret n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun de passagers ou de marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après:

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef; marques d'immatriculation et de nationalité; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur et charge utile de l'aéronef.

b) Type et numéro de série du moteur; type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant.

c) Type de l'appareil de T. S. F. monté sur l'aéronef.

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles sur le haubannage.

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef, y compris les épreuves de réception, les revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

Section III.

Livret de moteur.

Ce livret n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur des aéronefs employés au transport de passagers ou de marchandises. Un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagnera toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après:

a) Type du moteur, numéro de série; nom du constructeur; puissance et régime normal maximum du moteur, date de fabrication et date d'entrée en service;

b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé;

c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les revisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

Section IV.

Carnet des signaux.

Ce livre n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport en commun des passagers ou des marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après:

(b.) In addition for each journey —

(i.) The names, nationality and residence of each of the members of the crew.

(ii.) The place, date, and hour of departure, the route followed, and all incidents en route including landings.

b) inoltre, per ogni viaggio:

1. nome, e cognome, nazionalità e residenza di ciascuno dei membri dell'equipaggio.

2. luogo, data ed ora della partenza, rotta seguita, e tutti gli incidenti del viaggio, atterramenti compresi.

Section II.

Aircraft log.

This is obligatory only in the case of aircraft carrying passengers or goods for hire, and shall contain the following particulars:—

(a.) Category to which the aircraft belongs; its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner; name of maker and the carrying capacity of the aircraft.

(b.) Type and series number of engine; type of propeller shewing number, pitch, diameter and maker's name.

(c.) Type of wireless apparatus fitted.

(d.) Table shewing the necessary rigging data for the information of persons in charge o the aircraft and of its maintenance.

(e.) A fully detailed engineering record of the life of the aircraft, including all acceptance tests, overhauls, replacements, repairs and all work of a like nature.

II.

Libretto dell'aeromobile.

E' obbligatorio solamente nel caso degli aeromobili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri e di merci, e deve contenere i seguenti dati:

a) categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di registrazione, nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario, nome del costruttore, carico utile;

b) tipo e numero di serie del motore; tipo dell' elica col relativo numero, passo, diametro, nome e cognome del costruttore;

c) tipo di apparecchio radiotelegrafia montato sull'aeromobile;

d) tabella per il personale responsabile del funzionamento e della manutenzione dell'aeromobile e contenente tutti i dati relativi alla regolazione delle crociere e dei venti;

e) dati tecnici completi e particolareggiati sul servizio prestato dall'aeromobile, comprese tutte le prove di collando, revisioni, sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti i lavori analoghi.

Section III.

Engine log.

This is obligatory only in the case of engines installed in aircraft carrying passengers or goods for hire, and in such cases a separate log book shall be kept for each engine and shall always accompany the engine. It shall contain the following particulars:

(a.) Type of engine, series number, maker's name, power normal maximum revolutions of engine, date of production and first date put into service.

(b.) Registration mark and type of aircraft in which the engine has been installed.

(c.) A fully detailed engineering record of the life the engine, including all acceptance tests, hours run, overhauls, replacements, repairs, and all work of a like nature.

III.

Libretto del motore.

E'obbligatorio soltanto nel caso dei motori sistemati sugli aeromobili destinati al pubblico trasporto di passaggeri e di merci; in tale caso sarà tenuto un libro di bordo distinto per ogni motore che lo accompagnerà sempre. Conterrà i dati seguenti:

a) tipo del motore, numero di serie, nome e cognome del costruttore, potenza, e numero di giri normale massimo, data della costruzione e data della sua entrata in servizio;

b) marca di registrazione e tipo di aeromobili sui quali è stato sistemato il motore;

c) dati tecnici completi e particolareggiati della vita del motore, comprese tutte le provedi collaudo, ore di funzionamento, visite di revisione, sostituzioni di pezzi, riparazioni, e tutti i lavori analoghi.

IV.

Signal log.

This is obligatory only in the case of aircraft carrying passengers or goods for hire, and shall contain the following particulars:—

IV.

Giornale dei segnali.

E' obbligatorio soltanto nel caso degli aeromomili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri o di merci, e conterrà i seguenti particolari:

a) kategorję statku powietrznego; znaki przyprzynależności państwowej i rejestracji; nazwisko i imiona, narodowość i miejsce zamieszkania właściciela;

b) miejsce, datę i godzinę przesłania lub przyjęcia wszelkich sygnałów;

c) nazwy lub inne określenia osób i stacji, do których wysłano sygnał lub od których sygnał przyjęto.

Rozdział V.

Prowadzenie książek pokładowych.

a) O ile to okaże się możliwe, pierwsze zapisy w książkach pokładowych powinny być dokonane i zaświadczone przez konstruktora statku; zapisy następne powinny być robione i podpisywane przez pilota lub inną do tego upoważnioną osobę;

b) odpis świadectwa sprawności technicznej powinien być przechowywany w teczce książki statku powietrznego;

c) wszystkie zapisy powinny być dokonywane atramentem z wyjątkiem dziennika podróży i dziennika sygnałów; zapisy, które mają być wniesione, mogą być uczynione pierwotnie ołówkiem w książce bruljonowej; następnie jednak powinny one być wpisane atramentem do książek pokładowych w ciągu 24 godzin. W razie dochodzenia urzędowego, można będzie posługiwać się zapisami w książce bruljonowej;

d) w książkach pokładowych nie wolno czynić żadnych podskrobań, ani też wydzierać kart;

e) odpis niniejszych przepisów powinien być zamieszczony w każdej książce pokładowej.

Załącznik D.

PRZEPISY O ŚWIATŁACH I SYGNAŁACH, REGULAMIN LOTU.

Określenia.

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

Wyraz „balon" oznacza statek powietrzny, bądź uwiązany, bądź wolny, w którym jako środka dla unoszenia się w powietrzu używa się gazu lżejszego od powietrza, nie posiadający żadnego własnego aparatu do poruszania się.

Wyraz „sterowiec" oznacza statek powietrzny, w którym jako środka do unoszenia się w powietrzu używa się gazu lżejszego od powietrza, posiadający wszakże własne aparaty do poruszania się.

Wyraz „samolot" oznacza wszelkiego rodzaju aeroplany, hydroplany (z pływakami lub łodzią) lub każdy inny statek powietrzny, cięższy od powietrza, posiadający własne aparaty do poruszania się.

Sterowiec uważa się za „będący w ruchu", jeśli nie jest przytwierdzony do ziemi ani do jakiegobądź przedmiotu, znajdującego się na ziemi lub na wodzie.

Rozdział I.

Przepisy o światłach.

W przepisach niniejszych wyraz „widzialne" stosowany do świateł oznacza: widzialne podczas

a) Catégorie de l'aéronef; marque de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire;

b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal;

c) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé ou dont un signal a été reçu.

Section V.

Tenue des livres de bord.

a) Le constructeur devra, autant que possible, remplir et signer les premières inscriptions sur les livres de bord; les inscriptions suivantes seront faites et signées par le pilote ou toute autre personne compétente;

b) Une copie du certificat de navigabilité devra être conservée dans la pochette du livre d'appareil;

c) Toutes les inscriptions seront faites à l'encre, excepté sur le carnet de route et le carnet des Signaux; les inscriptions à faire figurer pourront être consignées au crayon, dans un livre brouillon; mais elles devront être reportées à l'encre sur les livres de bord toutes les vingt-quatre heures. En cas d'enquête officielle, on pourra recourir aux notes du livre brouillon;

d) Aucune rature ne peut être faite ni aucune page déchirée dans un livre de bord;

e) Une copie des présentes instructions devra être insérée dans chaque livre de bord.

Annexe D.

RÈGLEMENT SUR LES FEUX ET SIGNAUX. CODE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE.

Définitions.

Le mot „aéronef" désigne tous les ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions.

Le mot „ballon", désigne un aéronef soit captif, soit libre, utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et n'ayant aucun moyen propre de propulsion.

Le mot „dirigeable" désigne un aéronef utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et possédant des moyens propres de propulsion.

Le mot „avion" désigne tous les aéroplanes, hydroplanes (à flotteurs ou à coque) ou tout autre aéronef plus lourd que l'air et possédant des moyens propres de propulsion.

Un dirigeable sera considéré comme étant „en marche" s'il n'est amarré ni au sol ni à un objet quelconque situé sur le sol ou sur l'eau.

Section I.

Règlements sur les feux.

Dans ce règlement, le mot „visible", appliqué aux feux, signifie: visible par nuit sombre et atmo-

(a.) Category to which the aircraft belongs; its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner.

(b.) Place, date, and time of the transmission or reception of any signal.

(c.) Name or other indication of the person or station to whom a signal is sent or from whom a signal is received.

V.

Instructions for use of log books.

(a.) The constructor shall fill in and sign the original entries in the log books, as far as he is in a position to do so. Subsequent entries shall be made and signed by the pilot or other competent person.

(b.) A copy of the certificate of airworthiness shall be kept in the pocket of the aircraft log book.

(c.) All entries to be in ink, except in the case of journey and signal log books; the entries for these may be made in pencil in a rough note book, but shall be entered in ink in the log book every 24 hours. In the event of any official investigation the rough note book may called for.

(d.) No erasures shall be made in, nor pages torn from, any log book.

(e.) A copy of these instructions shall be inserted in each log book.

Annex D.

RULES AS TO LIGHTS AND SIGNALS. RULES OF THE AIR.

Definitions.

The word „aircraft" comprises all balloons, whether fixed or free, kites, airships, and flying machines.

The word „balloon," either fixed or free, shall mean an aircraft using gas lighter than air as a means of support, and having no means of propulsion.

The word „airship" shall mean an aircraft using gas lighter than air as a means of support, and having means of propulsion.

The words „flying machine" shall mean all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other aircraft heavier than air, and having means of propulsion.

An airship is deemed to be „under way" within the meaning of these rules when it is not made fast to the ground or any object on land or water.

Section I.

Rules as to lights.

The word „visible" in these rules when applied to lights shall mean visible on a dark night with

a) categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di registrazione; nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario;

b) luogo, data ed ora della trasmisionne o della ricezione di qualsiasi segnale;

c) nome od altra indicazione della persona o della stazione alla quale è stato inviato un segnale o dalla qualle si è ricevuto un segnale.

V.

Istruzioni per l'uso dei libri di bordo.

a) Il costruttore possibilmente farà e firmerà le prime notazioni nei libri di bordo. Le notazioni successive dovranno essere fatte e firmate dal pilota o da altra persona competente.

b) Una copia del certificato di navigabilità dovrà essere tenuta allegata al libretto dell'aeromobile.

c) Tutte le notazioni saranno fatte in inchiostro, salvo nel giornale di rotta e in quello dei segnali; le notazioni relative a questi libri possono esser fatte a lapis in un libretto di minuta, ma dovranno essere ricopiate nel libro di bordo ogni 24 ore. In caso di inchiesta ufficiale potrà essere richiesto il libretto contenente le note originali.

d) Non si potranno far, cancellature nei libri di bordo, nè strapparne fogli.

e) Una copia di queste istruzioni dovrà essere inserita in ogni libro di bordo.

Allegato D.

REGOLAMENTO SUI FANALI E SEGNALAZIONI CODICE DI CIRCOLAZIONE AEREA.

Definizioni.

La parola „aeromobile" indica i palloni, frenati o liberi, i cervi-volanti, i dirigibili e i velivoli.

La parola „pallone" frenato o libero, indica un aeromobile che impiega un gas più eggero dall'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che non ha organi propri di propulsione.

La parola „dirigibile" indica un aeromobile che impiega un gas più leggero dell'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che ha organi propri di propulsione.

La parola „velivolo" indica ogni aeroplano, idrovolante (a galleggianti laterali o a battello centrale), ed ogni altro aeromobile più pesante dell'aria, avente organi propri di propulsione.

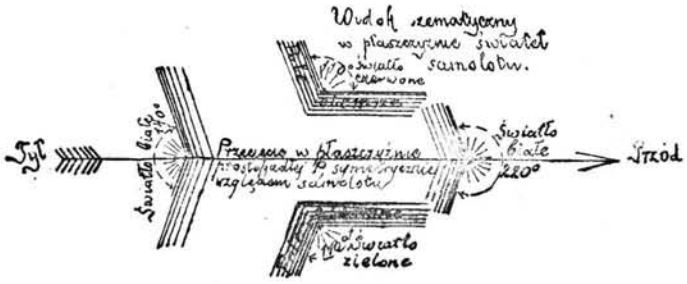
Un dirigibile è considerato „in rotta" agli effetti di questo regolamento, quando non è ormeggiato a terra o ad alcun oggetto sulla terra o sull'acqua.

I.

Regolamento sui fanali.

La parola „visibile" in questo regolamento, quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte

ciemnej nocy i przy przezroczystem powietrzu. Kąty widzialności, o których mowa dalej, a które są przedstawione na poniższym schemacie odnoszą się do statku powietrznego w położeniu normalnem lotu prostolinijnego i poziomego.



1) Przepisy o światłach winny być stosowane podczas wszelkiej pogody, od zachodu do wschodu słońca, i w tym okresie nie wolno zapalać żadnych innych świateł, któreby mogły być wzięte za światła przepisane dla żeglugi powietrznej. Światła sygnałowe nie powinny być oślepiające.

2) Statek znajdujący się w powietrzu, bądź też poruszający się własnemi środkami na ziemi lub na wodzie, powinien być zaopatrzony w następujące światła:

a) Na przodzie, światło białe, widzialne pod kątem 220°, symetryczne względem pionowej płaszczyzny symetrji samolotu. Światło to powinno być widzialne na odległość co najmniej ośmiu kilometrów;

b) Z prawej strony, światło zielone, umieszczone w ten sposób, aby rzucało bez przerwy promienie ku przodowi, między dwoma płaszczyznami pionowemi, tworzącemi kąt 110°, z których jedna będzie równoległa do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez oś podłużną statku. To światło powinno być widzialne na odległość co najmniej pięciu kilometrów;

c) Z lewej strony, światło czerwone, umieszczone w ten sposób, aby rzucało promienie ku przodowi, między dwoma płaszczyznami pionowemi tworzącemi kąt 110°, z których jedna będzie równoległa do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez oś podłużną statku. To światło powinno być widzialne na odległość co najmniej pięciu kilometrów;

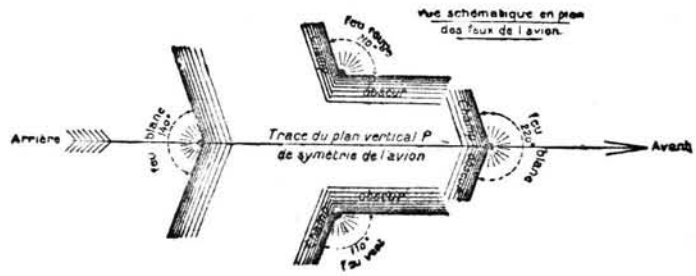
d) Światła boczne, zielone i czerwone powinny być umieszczone w ten sposób, aby światło zielone nie było widzialne z lewej strony samolotu, ani światło czerwone z prawej;

e) Z tyłu statku i możliwie najdalej od przodu, białe światło zwrócone ku tyłowi i widzialne na odległość co najmniej 5 kilometrów, pomiędzy bokami kąta 140° dzielącego się na dwie równe części przez płaszczyznę pionową, przechodzącą przez oś podłużną statku;

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

3) Przepisy odnoszące się do świateł na samolotach powinny być stosowane do sterowców z następującemi zmianami:

sphère transparente. Les angles de visibilité dont il est question ci-après et qui sont figurés sur les croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.



1. Les règles concernant les feux seront appliquées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun autre feu susceptible d'être confondu avec les feux réglementaires de navigation. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants.

2. Un avion, soit en l'air, soit manoeuvrant à terre ou sur l'eau par ses propres moyens, portera les feux suivants:

a) A l'avant, un feu blanc, visible dans un angle de 220°, bissecté par le plan vertical P de symétrie de l'avion. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins huit kilomètres;

b) Sur le côté droit, un feu vert, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110°, et dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

c) Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

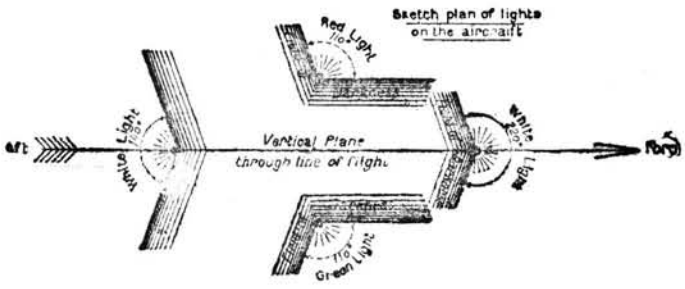
d) Ces feux latéraux, vert et rouge, seront disposés de manière que le feu vert ne soit pas visible du côté gauche de l'avion, ni le feu rouge du côté droit;

e) A l'arrière et aussi loin que possible, un feu blanc tourné vers l'arrière et visible à 5 kilomètres au moins de distance, dans un secteur de 140°, divisé en deux parties égales par le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil.

f) Si, pour l'application de la règle ci-dessus, le feu unique doit être remplacé par plusieurs feux, le champ de visibilité de chacun d'eux sera limité de façon qu'il n'y ait qu'un feu visible à la fois.

3. Les règles concernant les feux des avions seront applicables aux dirigeables, avec les modifications suivantes:

a clear atmosphere. The angular limits laid down in these rules as shewn in the sketch (attached) shall be determined when the aircraft is in its normal attitude for flying on a rectilinear horizontal course.



1. The rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited. The prescribed navigation lights must not be dazzling.

2. A flying machine, when in the air or manœuvring on land or water under its own power, shall carry the following lights:—

(a.) Forward, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees oisected by a vertical plane through the line of flight, and of such a character as to be visible at a distance of at least 8 kilometres.

(b.) On the right side, a green light so constructed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the ringht from dead ahead, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 kilometres.

(c.) On the left side, a red light co constructed and fixed as to show an unbroken light berween two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the left from dead ahead, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 kilometres.

(d.) The said green and red side lights shall be fitted so that the green light shall not be seen from the left side nor the red light from the right side.

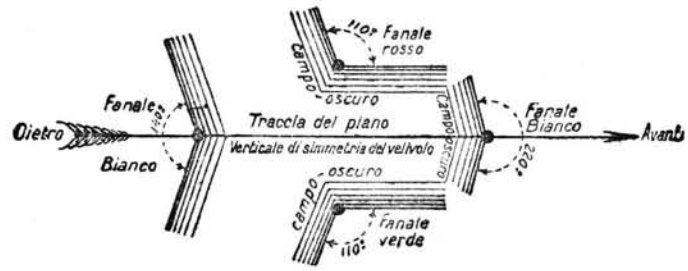
(e.) At the rear, and as far aft as possible, a white light shining rearwards and visible in a dihedral of 140 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 kilomètres.

(f.) In the case where, in order to fulfil the above conditions, the single light has to be replaced by several lights, the field of visibility of each of these lights should be so limited that only one can be seen at a time.

3. The Rules determined for the lighting of flying machines shall apply to airships subject to the following modifications:—

alta con atmosfera chiara. Gli angoli di visibilità designati in questo regolamento come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscone all'aeromobile nella sua linea normale di volo rettilineo e orizzontale.

Vista schematica dei fanali del velivolo — Pianta



1. I regolamenti relativi ai fanali saranno applicati in qualsiasi condizione di tempo da tramonto all'alba, e durante tale pieriodo, nessun altro fanale, che possa essere, scambiato erroneamente per i fanali prescritti, sarà mostrato. I finali prescritti per la navigazione non devono essere abbaglianti.

2. Ogni velivolo nell'aria, o quando manovra sulla terra o sull'acqua coi propri mezzi, porterà i seguenti fanali:

a) davanti, un fanale bianco visibile in un angolo diedro di 220°, bissecato dal piano diametrale verticale di simmetria del velivole e di intensità tale da essere visibile a una distanza di almeno 8 chilometri;

b) a destra, un fanale verde costituito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale del velivolo, e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno 5 chilometri;

c) a sinistra, un fanale rosso costituito e sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 100°, uno dei quali parrallelo al piano diametrale del velivolo, e di intensità tale da essere visibile a una distanza di almeno 5 chilometri;

d) i detti fanali verde e rosso saranno montati in maniera che la luce verde non possa essere veduta dalla sinistra, nè quella rossa dalla destra;

e) di dietro, e il più lontano possibile, un fanale bianco che proietti la sua luce verso poppa, in un angolo diedro di 140°, bisecato dal piano diametrale di simmetria del velivolo e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno 5 chilometri;

f) se per adempire alle suddette condizioni uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ognuno di questi sarà limitato in modo che se ne possa vedere soltanto uno per volta.

3. Le regole stabilite per i fanali dei velivoli si applicheranno ai dirigibili, salvo le modifiche seguenti:

a) Wszystkie światła powinny być zdwojone; z przodu i z tyłu na linji pionowej, a boczne poziomo na linji równoległej do osi sterowca;

b) Każda para świateł z przodu i z tyłu powinna być widoczna jednocześnie.

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

4) Sterowiec holowany powinien być zaopatrzony w światła, wskazane w paragrafie 3 i oprócz tego w światła, wskazane w § 6, dla sterowców unieruchomionych.

5) a) Samolot lub sterowiec unoszący się bezwładnie na powierzchni wody, to jest nie będący zdolnym do poruszania się według przepisów obowiązujących dla uniknięcia zderzeń na morzu, powinien być zaopatrzony w dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugiem, w odległości co najmniej dwóch metrów, w ten sposób, aby były widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej trzech kilometrów.

b) Statek powietrzny, znajdujący się w warunkach wyżej wymienionych, będąc nieruchomym może nie mieć świateł bocznych; powinien jednak posiadać je, jeżeli się posuwa.

6) Sterowiec, który z jakiejkolwiek przyczyny unosi się bezwładnie lub na którym silniki zostały wstrzymane rozmyślnie, powinien oprócz świateł wyżej wymienionych ukazywać w sposób bardzo widoczny dwa czerwone światła umieszczone jedno nad drugiem w odległości co najmniej 2-ch metrów, widzialne ze wszystkich kierunków na odległości co najmniej 3-ch kilometrów.

W dzień sterowiec holowany, którym z jakiejkolwiek bądź przyczyny kierować nie można, powinien ukazywać w sposób bardzo widoczny dwie kule lub przedmioty czarne o średnicy 60 centymetrów, umieszczone jeden nad drugim w odległości co najmniej 2 metrów.

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

7) Balon wolny powinien być zaopatrzony w jaskrawe białe światło umieszczone poniżej łodzi w odległości co najmniej 5 metrów, widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej 3-ch kilometrów.

8) Balon na uwięzi powinien posiadać zamiast białego światła, wymienionego w paragrafie 7 na jego miejscu trzy światła, umieszczone pionowo w odległości co najmniej 2-ch metrów jedno od drugiego. Światło w środku powinno być białe, dwa pozostałe czerwone; wszystkie trzy światła powinny być widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej 3-ch kilometrów.

Ponadto lina powinna być zaopatrzona, co 300 metrów, począwszy od łodzi w grupy złożone z trzech świateł, rozmieszczonych jak wskazano wyżej. Oprócz tego przedmiot, do którego balon jest przy-

a) Tous les feux seront doublés, ceux d'avant et d'arrière verticalement et ceux des côtés horizontalement sur une parallèle à l'axe du dirigeable;

b) Les feux de chacune des paires d'avant et d'arrière seront visibles ensemble.

La distance entre les deux feux d'une même paire ne sera pas inférieure à deux mètres.

4. Un dirigeable remorqué devra porter les feux spécifiés au paragraphe 3° et en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6°, pour les dirigeables en dérive.

5. a) Un avion ou dirigeable flottant, sans qu'on en soit maître, à la surface de l'eau, c'est-à-dire incapable de manoeuvrer comme il est prescrit dans les Règlements pour éviter les collisions en mer, devra porter deux feux rouges distants d'au moins deux mètres, placés l'un au-dessus de l'autre, et d'une nature telle qu'ils soient visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

b) Un aéronef, dans les conditions ci-dessus, ne portera pas, s'il est immobile, les feux de côté; mais, en marche, il devra les avoir.

6. Un dirigeable qui, pour une cause quelconque, est en dérive, ou qui a volontairement arrêté ses moteurs, devra, en plus des autres feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres et visibles, dans toutes les directions, à 3 kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable, remorqué et, pour une cause quelconque, ne pouvant plus se diriger, devra montrer, d'une façon très apparente, deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres.

Un dirigeable, amarré ou en marche, avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, de jour, montrer d'une façon très apparente une boule ou un objet noir, de soixante centimètres de diamètre, et sera considéré par les autres aéronefs comme étant en dérive.

7. Un ballon libre devra porter un feu brillant, blanc, placé à cinq mètres au moins au-dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

8. Un ballon captif devra porter, disposés comme le feu blanc spécifié au paragraphe 7° et à la place de ce feu, trois feux placés verticalement à deux mètres au moins de distance l'un de l'autre. Le feu du milieu sera blanc; les deux autres, rouges; les trois feux seront visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

De plus, le câble devra porter, tous les trois cents mètres, à partir de la nacelle, des groupes de trois feux disposés comme ceux spécifiés ci-dessus. En outre, l'objet auquel le ballon est amarré sur le

(a.) All lights shall be doubled; the forward and aft lights vertically, and the side lights horizontally in a fore and aft direction.

(b.) Both lights of each pair forward and aft shall be visible at the same time.

The distance between the lights comprising a pair shall not be less than 2 metres.

4. An airship, when being towed, shall carry the lights specified in paragraph 3, and, in addition, those specified in paragraph 6 for airships not under control.

5. (a.) A flying machine, or airship, when on the surface of the water, and when not under control, that is to say, not able to manœuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collisions at Sea, shall carry two red lights not less than two metres apart one over the other, and of such a character as to be visible all around the horizon at a distance of at least three kilometres.

(b.) The aircraft referred to in this paragraph, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

6. An airship which from any cause is not under control, or which has voluntarily stopped her engines shall, in addition to the other specified lights, display conspicuously two red lights, one over the other, not less than 2 metres apart, and constructed to show a light in all directions, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 kilometres.

By day an airship, when being towed, which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 60 cms. in diameter, placed one over the other not less than 2 metres apart.

An airhip moored, or under way but having voluntarily stopped its engines, shall display conspicuously by day a black ball or shape, 60 cms. in diameter, and shall be treated by other aircraft as being not under control.

7. A free balloon shall carry one bright white light below the car at a distance of not less than 5 metres, and so constructed as to show an unbroken light in all directions, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 kilometres.

8. A fixed balloon shall carry in the same position as the white light mentioned in paragraph 7, and in lieu of that light, three lights in a vertical line one over the other, not less than 2 metres apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible in all directions at a distance of at least 3 kilometres.

In addition, the mooring cable shall have attached to it at intervals of 300 metres, measured from the basket, groups of three lights similar to those mentioned in the preceding paragraph. In ad-

a) tutti i fanali saranno raddoppiati, i fanali anteriori e posteriori verticalmente, e quelli dei lati orizzontalmente, in direzioni parallele al piano diametrale;

b) entrambi i fanali di ogni coppia, a prua e a poppa, saranno visibili contemporaneamente; la istanza fra i fanali costituenti la coppia non sarà minore di 2 metri.

4. Un dirigibile rimorchiato porterà i fanali indicatà al paragrafo 3 e quelli indicati al paragrafo 6 per i dirigibili che non sono in grado di manovrare.

5. a) Un velivolo o un dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di mano vrare come è prescritto dai regolamenti per evitare le collisioni in mare, porterà due fanali rossi uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di 2 metri, di intensità tale da essere visibili su tutto l'orizzonte a una distanza di almeno 3 chilometri.

b) L'aeromobile al quale si riferisce la lettera precedente, quando è fermo sull'acquanon mostrerà i fanali di via laterali, ma li accenderà quando si mette in moto.

6. Un dirigibile che per qualsiasi ragione non quo' manovrare, o che volontariamente ha fermato i motori, mostrerà distintamente, oltre gli altri fanali predetti, due fanali rossiuno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di 2 metri, disposti in maniera da far vedere la luce in tutte le direzioni, e di intensità tale da essere visibili a una distanza non minore di 3 chilometri.

Di giorno un dirigibile rimorchiato, che per qualsiasi ragione non possa manovrare, mostrerà distintamente due palloni neri, ciascuno di 60 cm. di diametro, posti uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di 2 metri.

Un dirigibile ormeggiato oppure in rotta, ma che abbia volontariamente fermato i motori, mostrerà distintamente, di giorno, un pallone nero di 60 cm. di diametro, e sarà considerato dagli altri aeromobili come se non potesse manovrare.

7. Un pallone libero portera un fanale brillante bianco sotto la navicella, a una distanza non minore di 5 metri, disposto in modo da far vedere una luce continua in tutte le direzioni e di intensità tale de essere visibile a una distanza di almeno 3 chilometri.

8. Un pallone frenato porterà nella medesima posizione del fanale bianco indicato nel paragrafo 7, e in sua vece, tre fanali in linea verticale a una distanza l'uno dall'altro di non meno di 2 metri. Il più alto e il più basso di questi fanali saranno rossi e quello di mezzo bianco, e saranno di intensità tale da essere visibili in tutte le direzioni a una distanza di almeno 3 chilometri.

Il cavo di ormeggio porterà attaccati, a intervalli di 300 metri, misurati dalla navicella, gruppi di 3 fanali eguali a quelli indicati nel comma precedente. Loggetto a terra al qualle è ormeggiato il pallone

mocowany na ziemi powinien być zaopatrzony w grupę podobnych świateł, wskazujących położenie tego przedmiotu.

W dzień lina zamiast świateł wyżej wymienionych powinna być zaopatrzona w rozmieszczone tym samym sposobem rękawy kierunkowe, o średnicy co najmniej 0,20 m. i długości 2 metrów z materji w pasy naprzemian białe i czerwone, szerokości 0,50 m.

9) Sterowiec uwiązany przy samej ziemi, powinien posiadać światła wskazane w paragrafach 2 a) i e) i 3-cim.

Jeśli sterowiec jest uwiązany daleko od ziemi, lina i przedmiot, do którego on jest przytwierdzony, czy to we dnie, czy w nocy, ponadto powinny być oznaczone tak, jak wskazano w § 8.

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

10) Samolot zatrzymujący się na ziemi, lub na wodzie, o ile nie zarzuci kotwicy lub nie zostanie uwiązany powinien być zaopatrzony w światła wskazane w § 2.

11) Dla uniknięcia zderzeń z okrętami:

a) Samolot na kotwicy lub uwiązany na wodzie, powinien być zaopatrzony z przodu w najwidoczniejszem miejscu w białe światło, widzialne zewsząd, na odległość co najmniej 2-ch kilometrów.

b) Samolot długości 50 metrów i więcej, na kotwicy lub uwiązany na wodzie powinien mieć jedno światło z przodu, jak wyżej wskazano i drugie z tyłu, lub blizko tyłu, co najmniej o 5 metrów poniżej przedniego światła.

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

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

Przez „rozpiętość" samolotu rozumie się jego największą szerokość.

12) Jeśli w nocy jedno z wymienionych świateł zgaśnie, statek powietrzny powinien natychmiast lądować, gdy tylko będzie mógł to uczynić bez narażenia się na niebezpieczeństwo.

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

Rozdział II.

Przepisy o sygnałach.

14) a) Statek powietrzny, zamierzający lądować nocą na lotnisku posiadającem personel służbowy, zanim to uczyni powinien wypuścić zieloną ra-

sol devra porter un groupe de feux semblables, marquant sa position.

De jour, le câble devra porter, dans la même position que les groupes de feux mentionnés plus haut et à leur place, des manches à air d'au moins 0m,20 de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternativement blanches et rouges, de 0m,50 de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux spécifiés aux paragraphes 2° a) et e) et 3°.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit de nuit, signalés comme il est dit au paragraphe 8°.

Les ancres marines ou bouées employées par les dirigeables pour l'amarrer en mer, seront dispensées de l'observation de ces règles.

10. Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais non ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2°.

11. En vue d'éviter des collisions avec des navires:

a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus apparent, un feu blanc, visible de partout, à une distance d'au moins deux kilomètres;

b) Un avion de cinquante mètres ou plus de longueur, à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter, à l'avant, un feu analogue à celui spécifié plus haut, et un autre placé à l'arrière, ou près de l'arrière, et à cinq mètres au moins plus bas que le feu avant.

Par „longueur" de l'avion, on entend la distance totale entre les deux extrémités de celui-ci.

c) Les avions de cinquante mètres ou plus d'envergure, à l'ancre ou amarrés sur l'eau, devront porter, en outre, à chaque extrémité de l'aile inférieure, un feu placé comme il est spécifié dans le paragraphe a) du présent article.

Par „envergure" de l'avion, l'on entend sa largeur maximum.

12. Si, pendant la nuit, l'un des feux spécifiés vient à s'éteindre, l'aéronef devra atterrir aussitôt qu'il pourra le faire sans danger.

13. En aucun cas, les règles qui précèdent n'empêcheront l'application des règlements spéciaux édictés par un État, relativement à des feux supplémentaires de signaux ou de position, pour les aéronefs militaires ou pour des aéronefs volant en formation. Elles n'empêcheront pas non plus l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par un propriétaire d'aéronef, avec l'autorisation de son gouvernement et dûment enregistrés et publiés.

Section II.

Règlement sur les signaux.

14. a) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur un aérodrome doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une fusée verte Véry ou faire

dition, the object to which the balloon is moored on the ground shall have a similar group of lights to mark its position.

By day the mooring cable shall carry in the same position as the groups of lights mentioned in the preceding paragraph, and in lieu thereof, tubular streamers not less than 20 cm. in diameter and 2 metres long, and marked with alternate bands of white and red, 50 cm. in width.

9. An airship when moored near the ground shall carry the lights specified in paragraphs 2 (a) and (e) and 3.

In addition, if moored but not near the ground, the airship, the mooring cable, and the object to which moored, shall be marked in accordance with the provisions of paragraph 8, whether by day or by night.

Sea anchors or drogues used by airships for mooring purposes at sea are exempt from this regulation.

10. A frying machine stationary upon the land or water but not anchored or moored shall carry the lights specified in paragraph 2.

11. In order to prevent collisions with surface craft:—

(a.) A flying machine when at anchor or moored on the water shall carry forward, where it can best be seen, a white light, so constructed as to show an unbroken light wisible all round the horizon at a distance of at least 2 kilometres.

(b.) A flying machine of 50 metres or upwards in length, when at anchor or moored on the water, shall in the forward part of the flying machine carry one such light, and at or near the stern of the flying machine, and at a height that it shall not beless than 5 metres lower than the forward light, another such light.

The length of a flying machine shall be deemed to be the overall length.

(c.) Flying machines of 50 metres or upwards in span, when at anchor or moored in the water, shall in addition carry at each lower wing tip one light as specified in (a) of this paragraph.

The span of a flying machine shall be deemed to be the maximum lateral dimension.

12. In the event of the failure of any of the lights specified under these rules to be carried by aircraft flying at night, such aircraf shall land at the first reasonably safe opportunity.

13. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rules made by any State with respect to the additional station or signal lights for two or more military aircraft, or for aircraft in formation, or with the exhibition of recognition signals adopted by owners of aircraft which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

Section II.

Rules as to signals.

14. (a.) Aircraft wishing to land at night on aerodromes having a ground control shall before landing:—

porterà lo stesso gruppo di fanali per indicare la sua posizione.

Di giorno, il cavo, il d'ormeggio porterà nella stessa posizione dei gruppi di fanali indicati nel comma precedente, e in loro vece, bandiere a manica di non meno di 20 cm. di diametro, lunghe 2 metri e striate con fascie bianche e rosse, larghe 50 cm.

9. Un dirigibile ormeggiato e vicino al suolo porterà i fanali indicati nei paragrafi 2 a), e) e 3.

Inoltre, se è ormeggiato, ma non vicino al suolo, il cavo d'ormeggio e l'oggetto al quale è ormeggiato saranno segnalati secondo le disposizioni del paragrafo 8, tanto di giorno quanto di notte.

Le ancore galleggianti o le boe impiegate dai dirigibili a scopo di ormeggio sono esenti da queste regole.

10. Un velivolo fermo al suolo o sul mare, ma non ancorato od ormeggiato porterà i fanali indicati nel paragrafo 2.

11. Per evitare le collisioni colle navi:

a) une velivolo ancorato o ormeggiato in acqua porterà a prua, in posizione opportuna, un fanale bianco disposto in modo da essere visibile da tutti i punti dell'orizzonte a una distanza di almeno 2 chilometri;

b) un velivolo di 50 metri e più di lunghezza, ancorato od ormmeggiato sull'acqua porterà a prua un fanale del tipo indicato alla lettera a), e a poppa o nelle sue vicinanze un altro fanale disposto più in basso 5 metri del precedente.

Per lunghezza di un velivolo s'intende la massima distanza fra i suoi punti estremi, avanti e indietro;

c) i velivoli di 50 metri o più di apertura, ormeggiati o ancorati sull'acqua, porteranno inoltre sull'estremità di ogni ala inferiore un fanale come quello indicato alla lettera (a) di questo paragrafo.

Per apertura di un velivolo s'intende la sua massima dimensione trasversale.

12. Se uno qualunque dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi durante il volo notturno dell'aeromobile, questo dovrà atterrare, appena potrà farlo senza pericolo.

13. In nessun caso questo regolamento dovrà impedire l'osservanza delle regole speciali stabilite da uno Stato relativamente ai fanali addizionali di posizione o di segnalazione, per gli aeromobili militari, o per gli aeromobili volanti in formazione. Nè dovrà impedire l'impiego di segnali di riconoscimento adottati dai proprietari di aeromobili autorizzati dai loro Governi purchè debitamente registrati e pubblicati.

II.

Regolamento sulle segnalazioni.

14. a) L'aeromobile che desideri atterrare di notte in un aeroporto che abbia un personale di guardia dovrà prima sparare un fuoco Very verde,

kietę Very lub dawać sygnały przerywane latarnią zieloną. Oprócz tego, zapomocą międzynarodowego klucza Morse'a statek powinien przesłać grupę liter, stanowiących jego sygnał wywoławczy.

b) Zezwolenie na lądowanie powinno być dane mu z ziemi, pr ez powtórzenie tego samego sygnału wywoławczego, po którym nastąpi wypuszczenie zielonej rakiety Very, lub podanie przerywanych sygnałów przy pomocy zielonej latarni.

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

16) Statek powietrzny, zmuszony lądować nocą, zanim to uczyni, winien wypuścić czerwoną rakietę Very, lub zapomocą swych latarń rzucić szereg krótkich i przerywanych sygnałów świetlnych.

17) Jeżeli statek powietrzny, znajdujący się w niebezpieczeństwie żądać będzie ratunku, powinien stosować w tym celu, bądź razem, bądź oddzielnie, niżej wymienione sygnały:

a) Sygnał międzynarodowy S. O. S. dawany zapomocą aparatów optycznych lub radjograficznych;

b) Sygnał alarmowy, dawany zapomocą chorągiewek N. C. klucza międzynarodowego;

c) Sygnał dystansowy utworzony z kwadratowej chorągiewki z kulą lub czemś podobnem bądź nad nią, bądź pod nią;

d) Nieprzerywany dźwięk wydawany zapomocą jekiegobądź przyrządu dźwiękowego;

e) Sygnał składający się z szeregu wypuszczonych w krótkich odstępach czasu białych rakiet Very.

18) Dla zawiadomienia samolotu, iż znajduje się w blizkości strefy zakazanej i powinien zmienić kierunek drogi, należy stosować niżej wymienione sygnały:

a) W dzień, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą trzy obłoki białego dymu, wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien.

b) W nocy, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą białe gwiazdy wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien.

19) Celem wydania statkowi powietrznemu rozkazu lądowania, używać należy następujących sygnałów:

a) W dzień, trzy rzucane co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą obłok dymu czarnego lub żółtego.

b) W nocy, trzy rzucane co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą światła lub gwiazdy czerwone.

Oprócz tego, celem uniknięcia lądowania innego samolotu poza upatrzonym należy skierować na niego za pomocą reflektora nieprzerwany snop światła.

20) a) W razie gdyby mgła lub opary uczyniły lotnisko niewidzialnem można je sygnalizować za pomocą balonu służącego jako pływak powietrzny, lub wszelkiemi innemi przyjętemi sposobami.

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:

des signaux intermittents avec une lampe verte. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra reproduire le groupe de lettres formant son signal d'appel;

b) La permission d'atterrir lui sera donnée, de terre, par la répétition du même signal d'appel, suivi d'une fusée verte Véry ou de signaux intermittents faits avec une lampe verte.

15. Une fusée rouge ou un feu rouge, à terre, signifiera que l'aéronef ne doit pas atterrir.

16. Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, lancer une fusée rouge Véry, ou faire, avec ses feux de navigation, une série de signaux courts et intermittents.

17. Quand un aéronef en détresse demandera du secours, il devra employer à cet effet, soit ensemble, soit séparément, les signaux ci-après:

a) Le signal international S. O. S., fait au moyen de signaux optiques ou de la radiographie;

b) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. C. du Code international;

c) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous une boule ou quelque chose de semblable;

d) Un son continu, émis avec un appareil sonore quelconque;

e) Un signal formé d'une succession de fusées blanches Véry, tirées à courts intervalles.

18. Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après:

a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle, et dont les éclatements produiront trois nuages de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef;

b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des étoiles blanches jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants:

a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront un nuage de fumée noire ou jaune.

b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles rouges.

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un avion autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

20. a) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible un aérodrome, celui-ci pourra être signalé par un ballon servant de bouée aérienne, ou par tout autre moyen approuvé.

b) En cas de brouillard, de brume, de chute de neige, ou de forte pluie, soit de jour, soit de nuit, un aéronef, sur l'eau, devra faire entendre les signaux sonores suivants:

Fire a green Very's light or flash a green lamp, and in addition shall make by international Morse code the letter-group forming its call-sign.

(b.) Permission to land will be given by the repetition of the same call-sing from the ground, followed by:—

A green Very's light or flashing a green lamp.

15. The firing of a red Very's light or the display of a red flare from the ground shall be taken as an instruction that aircraft are not to land.

16. An aircraft compelled to land at night shall before landing fire a red Very's light or make a series of short flashes with the navigation lights.

17. When an aircraft is in distress and requires assistance, the following shall be the signals to be used or displayed, either together or separately:—

(a) The international signal, SOS, by means of visual or wireless signals.

(b) The international code flag signal of distress, indicated by NC.

(c) The distant signal, consisting of a square flag having either above or below it a ball, or anything resembling a ball.

(d) A continuous sounding with any sound apparatus.

(e) A signal, consisting of a succession of white Very's lights fired at short intervals.

18. To warn an aircraft that it is in the vicinity of a prohibited zone and shoul change its course, the following signals shall be used:—

(a) By day: three discharges, at intervals of ten seconds of a projectile showing on bursting white smoke, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

(b) By night: three discharges, at intervals of ten seconds, of a projectile showing on bursting white stars, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

19. To require an aircraft to land, the following signals shall be used:—

(a) By day: three discharges, at intrervals of ten seconds, of a projectile showing on bursting black or yellow smoke.

(b) By night: three discharges, at intervals of ten seconds, of a projectile showing on bursting red stars or lights.

In addition, when necessary to prevent the landing of aircraft other than the one ordered, a searchlight which shall be flashed intermittently shall be directed towards the aircraft whose landing is required,

20. (a) In the event of fog or mist rendering aerodromes invisible, their presence may be indicated by a balloon acting as an aerial buoy and/or other approved means.

(b) In fog, mist, falling snow or heavy rainstorm, whether by day or night, an aircraft on the water shall make the following sounds signals with a sound apparatus:—

o fare dei segnali intermittenti con un fanale verde; devra inoltre trasmettere, col codice internazionale Morse il gruppo di lettere che costituiscono il suo segnale di chiamata o nominativo.

b) Il permesso di atterrare sarà dato per mezzo della ripetizione del medisimo segnale di chiamata da terra, seguito da un fuoco Very verde o da segnali intermittenti con un fanale verde.

15. Un fuoco Very rosso, o segnali con un fanale rosso dal suolo, significher anno che l'aeromobile non deve atterrare.

16. Un aeromobile che è obbligato ad atterrare di notte dovrà sparare, prima di atterrare, un fuoco Very rosso o fare una sierie di segnali brevi e intermittenti coi fanali di navigazione.

17. Quando un aeromobile è in pericolo e ha bisogno di soccorso dovrà fare e mostrare i seguenti segnali, insieme o separatamente:

a) il segnale internazionale S. O. S., per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici;

b) il segnale di lontananza per mezzo delle bandiere N. C. del codice internazionale;

c) il segnale di lontananza, che consiste in una bandiera quadrata avente, o sotto o sopra di essa, un pallone o qualchecosa che gli rassomigli;

d) un suono continuo con qualsiasi apparecchio acustico;

e) un segnale, formato da una serie di fuochi Very bianchi, sparati a brevi intervalli;

18. Per avvisare un aeromobile che trovasi nella vicinanza di una zona vietata e che deve cambiare rotta, si impiegheranno i seguenti segnali:

a) di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio tre nuvolette di fumo bianco, indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile;

b) di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio tre stelle bianche indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile.

19. Per dare ordine a un aeromobile di atterrare si impiegheranno i seguenti segnali:

a) di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio una nuvoletta di fumo nero o giallo;

b) di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio tre stelle rosse.

Inoltre, se si vuole evitare che atterrino altri aeromobili oltre quello cui è diretto l'ordine, sarà mantenuto su di questo, per mezzo di un proiettore, un fascio di luce intermittente.

20. a) Nel caso che la nebbia o la foschia rendano invisibile un aeroporto, la sua presenza potrà essere indicata per mezzo d'un pallone impiegato quale boa aerea o con altri mezzi approvati.

b) Nella nebbia, nella foschia, nelle tormente di neve, o nelle forti pioggie, sia di giorno che di notte, ogni aeromobile dovrà fare i seguenti segnali acustici con un apparato qualsiasi:

1) Jeśli statek nie jest ani na kotwicy, ani na uwięzi, sygnał w odstępach najwyżej 2 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.

1) S'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels, d'une durée d'environ cinq secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde;
2) S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissants, prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

Rozdział III.

Regulamin lotu.

21) Samoloty winny zawsze ustępować z drogi balonom na uwięzi lub wolnym i sterowcom. Sterowce winny zawsze ustępować z drogi balonom zarówno na uwięzi jak i wolnym.

22) Sterowiec, który nie może być kierowany dowolnie, powinien być uważany za balon wolny.

23) Przy okolicznościach sprzyjających, można przewidzieć niebezpieczeństwo zderzenia z innym statkiem powietrznym, obserwując uważnie kierunek poziomy i pochylenie drogi tego statku. Jeśli ani jeden, ani drugi z tych dwóch czynników nie podlegają zmianom dostrzegalnym, zderzenie należy uważać za możliwe.

24) Wyrażenie „niebezpieczeństwo zderzenia się" należy rozumieć jako wszelkie niebezpieczeństwo połączone ze zbytniem zbliżeniem się dwóch statków powietrznych. Każdy statek powietrzny, któremu powyższe przepisy nakazują dla uniknięcia zderzenia się oddalić się od drugiego statku powietrznego, powinien trzymać się w dostatecznej od niego odległości, zależnej od okoliczności.

25) W wykonaniu przepisów o zapobieganiu zderzeniom statków, zawartych w paragrafie 24, statek powietrzny posiadający silnik powinien zawsze manewrować według przepisów, ustanowionych w paragrafach 22 i następnych, gdy tylko spostrzeże, iż lecąc w danym kierunku, przelatywałby koło drugiego statku powietrznego w odległości mniejszej, niż dwieście metrów.

26) Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się ku sobie z przodu lub prawie z przodu, każdy z nich obowiązany jest usunąć się ku swej prawej stronie.

27) Gdy dwa statki powietrzne, posiadające silniki lecą w kierunkach krzyżujących się, statek powietrzny, który widzi drugi statek po swej prawej stronie, powinien mu ustąpić z drogi.

28) Statek powietrzny, dopędzając drugi statek, powinien przy wymijaniu usunąć się od niego, skręcając ze swej drogi w prawo bez opuszczania się ku dołowi.

Jeśli statek powietrzny, napotykając drugi statek, leci w kierunku tworzącym kąt większy, niż 110 stopni do kierunku lotu tego drugiego statku, czyli znajduje się w takiem położeniu odnośnie do tamtego, że nie mógłby dostrzec w nocy żadnych jego świateł bocznych, wówczas powinien być uważany jako statek, który zamierza wyprzedzić drugi statek i żadna późniejsza zmiana kierunków lotu obu statków powietrznych, nie będzie mogła upoważnić do traktowania pierwszego statku, jako zamierzają-

Section III.

Code de la circulation aérienne.

21. Les avions doivent toujours faire place aux ballons, captifs ou libres, et aux dirigeables. Les dirigeables doivent toujours faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres.

22. Un dirigeable qui n'est plus maître de sa direction doit être considéré comme un ballon libre.

23. Quand les circonstances s'y prêtent, on peut prévoir le risque de collision avec un autre aéronef, en observant avec soin l'orientement et l'inclinaison de la route suivie par celui-ci. Si ni l'un ni l'autre de ces deux éléments ne subit de modification appréciable, on doit considérer la collision comme possible.

24. L'expression „risque de collision" embrasse tout risque d'accident causé par le trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un autre aéronef pour éviter une collision doit s'en maintenir à une distance suffisante, eu égard aux circonstances de fait.

25. Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le paragraphe 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par les paragraphes 22 et suivants dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres d'un autre aéronef.

26. Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27. Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28. Un aéronef en rattrapant un autre devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite, et non en piquant.

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des feux de côtés de cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le

1. If not anchored or moored, a sound at intervals of not more than two minutes, consisting of two blasts of about five seconds duration with an interval of about one second between them;

2. If at anchor or moored, the rapid ringing of an efficient bell or gong for about five seconds, at intervals of not more than one minute.

Section III.

Rules of the air.

21. Flying machines shall always give way to balloons fixed or free and to airships. Air ships shall always give way to balloons, whether fixed or free.

22. An airship when not under its own control shall be classed as a free balloon.

23. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watch ing the compass bearing and angle of elevation of an approaching aircraft. If neither the bearing nor the angle of elevation appreciably change, such risk shall be deemed to exist.

24. The term „risk of collision" shall include risk of injury due to undue proximity of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision, shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

25. While observing the rules regarding risk of collision contained in paragraph 24, a motor-driven aircraft must always manœuvre according to the rules contained in the following paragraph, as soon as it is apparent that, if it pursued its course, it would pass at a distance of less than 200 metres from any part of another aircraft.

26. When two motor-driven aircraft are meeting end on or nearly end on each shall alter its course to the right.

27. When two motor-driven aircraft are on courses which cross, the aircraft which has the other on its own right side shall keep out of the way of the other.

28. An aircraft overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken aircraft by altering its own course to the right, and must not pass by diving.

Every aircraft coming up with another aircraft from any direction more than 110 degrees from ahead of the latter, i. e., in such a position with reference to the aircraft which it is overtaking that at night it would be unable to see either of that aircraft's side lights, shall be deemed to be an overtaking aircraft, and no subsequent alteration of the bearing between the two aircraft shall make the overtaking aircraft a crossing aircraft within the meaning of these rules, or relieve it of the duty of

1. se non è ormeggiato nè ancorato, un segnale ad intervalli di due minuti al massimo, consistente in due suoni della durata di circa 5 secondi, separati da un intervallo di circa 5 secondi, separati da un intervallo di circa un secondo;
2. se è all'ancora od ormeggiato un segnale ad intervalli di un minuto al massimo, consistente nel suono della durata di circa 5 secondi, a rapidi rintocchi, di una campana o di un gong di patenza sufficiente.

III.

Codice di circolazione aerea.

21. I velivoli dovranno sempre cedere la via ai palloni frenati o liberi ed ai dirigibili. I dirigibili cederanno sempre la via ai palloni frenati o liberi.

22. Un dirigibile che non sia in grado di manovrare sarà considerato come un pallone libero.

23. Il rischio di collisione puo'essere previsto, quando lo permettono le circostanze, traguardando accuratamente per un certo tempo un aeromobile che si avvicina e leggendo l'orietamento e l'inclinazione. Se l'orientamento e l'inclinazione del traguardo non cambiano in modo apprezzabile, esiste rischio di collisione.

24. L'espressione „rischio di collisione" include tutti i rischi di danni dovuti alla vicinanza eccessiva di due aeromobili. Ogni aeromobile che sia obbligato, agli effetti di questo regolamento, a cedere la via ad un altro per evitare la collisione, se ne manterrà ad una distanza sufficiente, secondo le circostanze.

25. Pur osservando le regole sui rischi di collisione contenute nel paragrafo 24, un aeromobile a motore deve sempre manovrare secondo le regole contenute nei paragrafi 22 e seguenti, appena si accorge che, se proseguisse nella sua rotta, passerebbe a una distanza minore di 200 metri da qualsiasi parte dell'altro aeromobile.

26. Quando due aeromobili a motore s'ncontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuno deve spostarsi sulla propria destra.

27. Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che s'incrociano, l'aeromobile che ha l'altro alla sua dritta deve manovrare e cedergli la via.

28. Un aeromobile che ne oltrepassa un altro deve portarsi fuori della rotta dell'aeromobile oltrepassata, obliquando la propria rotta a destra, senza discendere (picchiare).

Ogni aeromobile che si diriga verso un altro aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo di oltre 110° con quella del secondo, e perciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè uno nè l'altro dei fanali laterali di quest'aeromobile, sarà considerato come un aeromobile che oltrepassa e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dai due aeromobili potrà fare considerare il primo come un aeromobile che incrocia, agli effetti di questo regolamento o esimerlo dal mantenere la dovuta di-

cego skrzyżować się z drugim według przepisów niniejszych, lub zwolnić go z obowiązku trzymania się w należytej odległości od doścignionego statku, dopóki go w zupełności nie wyprzedzi.

Poniew ż statek powietrzny, wyprzedzający drugi statek w wyżej wymienionych okolicznościach, nie zawsze może wiedzieć z pewnością, czy jego droga wypadnie przed, czy za drugim statkiem, powinien on w razie wątpliwości uważać się za będący w położeniu statku, który wymija drugi, i usunąć się z drogi, po której leci drugi statek.

29) Gdy stosownie do niniejszych przepisów jeden statek powietrzny ustępuje z drogi drugiemu, ten ostatni powinien trzymać się pierwotnego kierunku i zachować pierwotną szybkość. Gdy jednakże, wskutek mgły, lub jakiej bądź innej przyczyny, obydwa statki znajdą się tak blisko jeden od drugiego, iż przez manewrowanie tylko pierwszego statku zderzenia nie będzie można uniknąć, wówczas statek dopędzony powinien powziąć również inicjatywę, manewrując w sposób najskuteczniejszy dla uniknięcia zderzenia.

30) Każdy statek powietrzny obowiązany, stosownie do niniejszych przepisów ustąpić z drogi drugiemu statkowi, powinien, o ile to możliwe, unikać przecięcia mu drogi z przodu.

31) Każdy statek powietrzny, lecący drogą powietrzną, urzędowo przepisaną, powinien trzymać się po prawej stronie drogi, o ile to jest możliwe i nie grozi niebezpieczeństwem.

32) Statek powietrzny zamierzający odlecieć z ziemi lub morza powinien wstrzymać wzlot, jeśli zachodzi niebezpieczeństwo zderzenia się z innym statkiem lądującym.

33) Każdy statek powietrzny, znajdujący się w chmurze, we mgle, w oparach lub innych warunkach złej widzialności, powinien manewrować ostrożnie, zwracając pilną uwagę na wszelkie istniejące okoliczności.

34) Przy wykonaniu niniejszych przepisów, nie należy jednakże zapoznawać niebezpieczeństw żeglugi powietrznej i zderzeń lub innych okoliczności, które dla umożliwienia uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa wymagałyby uchylenia się od tych przepisów.

Rozdział IV.

Balast.

35) Zabrania się wyrzucania ze statku będącego w powietrzu innego balastu, prócz piasku lub wody.

Rozdział V.

Prawidła lotu ponad lotniskami lub w pobliżu lotnisk.

36) Na każdem lotnisku powinna być wywieszona na wyniosłem miejscu chorągiew, która ma wskazywać statkom powietrznym, zamierzającym lądować lub odlatywać, a przytem zmuszonym dokonywać zwrotu, w którą stronę zwrot ten ma być wykonany, a mianowicie, na lewo t. j. w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, czy też na prawo (kierunek ruchu wskazówek zegara), w zależności od koloru chorągwi. Biała chorągiew ma wska-

relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant, dans les conditions susvisées, ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passera à l'avant ou à l'arrière de l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrape un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29. Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir sa route primitive et sa vitesse. Lorsque toutefois, par suite du brouillard ou de toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.

30. Tout aéronef invité par le présent règlement à s'écarter de la route d'un autre aéronef devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31. Tout aéronef suivant une route aérienne officiellement reconnue devra garder la droite de cette route, si la chose est possible et sans danger.

32. Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33. Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait.

34. En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de navigation et de collision ou toute autre circonstance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

Section IV.

Lest.

35. Il est interdit de lancer, d'un aéronef en l'air, d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

Section V.

Règles de la circulation aérienne au-dessus ou dans le voisinage des aérodromes.

36. Dans chaque aéroplace, il sera hissé, sur un point élevé, un drapeau qui donnera aux aéronefs voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, l'indication que ce virage doit être effectué à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre, ou bien à droite (sens de la marche des aiguilles d'une montre), suivant la couleur du drapeau. Un drapeau blanc indiquera que le virage doit être

keeping clear of the overtaken aircraft until it is finally past and clear.

As by day the overtaking aircraft cannot always know with certainty whether it is forward or abaft the direction mentioned above from the other aircraft, it should, if in doubt, assume that it is an overtaking aircraft and keep out of the way.

29. Where by any of these rules one of the two aircraft is to keep out of the way, the other shall keep its course and speed. When, in consequence of thick weather or other causes, the aircraft having the right of way finds itself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way aircraft alone, it shall take such action as will best aid to avert collision.

30. Every aircraft which is derected by these rules to keep out of the way of another aircraft shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

31. In following an officially recognised air route every aircraft, when it is safe and practicable, shall keep to the right side of such route.

32. All aircraft on land or sea about to ascend shall not attempt to „take off" until there is no risk of collision with alighting aircraft.

33. Every aircraft in a cloud, fog, mist or other conditions of bad visibility shall proceed with caution, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

34. In obeying and construing these rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

Section IV.

Ballast.

35. The dropping of ballast other than fine sand or water from aircraft in the air is probibited.

Section V.

Rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

36. At every aerodrome there shall be a flag hoisted in a prominent position which shall indicate that if an aircraft about to land or leave finds it necessary to make a circuit, or partial circuit, such circuit shall be left-handed (anti-clockwise) or right-handed (clockwise), according to the colour of the flag. A white flag shall indicate a right-handed circuit, i.e., that the flag is kept to the right side or side which carries the green light of the aircraft, and

stanza dal secondo aeromobile fino a che questi non sia ampiamente oltrepassato.

Poichè di giorno l'aeromobile oltrepassante non può sempre sapere con certezza se la sua rotta è nel settore avanti o addietro della direzione sopramenzionata che forma l'angolo di 110° colla rotta del secondo aeromobile, dovrà, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che oltrepassa e portarsi fuori della rotta stessa.

29. Quando questo regolamento prescrive a uno dei due aeromobili di cedere la rotta all'altro, questo deve continuare la propria rotta colla stessa velocità. Tuttavia quando, per nebbia o per altre cause, l'aeromobile che ha diritto alla rotta venga a trovarsi *cosi'* vicino al secondo, che qualsiasi manovra di questo non possa evitare una collisione, il primo aeromobile deve, di sua iniziativa, manovrare nel modo più efficace per evitare la collisione.

30. Ogni aeromobile che debba, agli effetti di questo regolamento, portarsi fuori della rotta di un altro aeromobile dovrà, se le corcostanze lo permettono, evitare di passargli di prora.

31. Nel seguire una rotta aerea ufficialmente riconosciuta, ogni aeromobile dovrà tenere la dritta in quanto ciò sia possibile e senza pericolo.

32. Nessun aeromobile pronto a partire dal suolo o dal mare dovrà partire fino a che vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile in procinto di atterrare.

33. Ogni aeromobile che si trovi nelle nuvole, nella nebbia o in altre condizioni di cattiva visibilità, dovrà manovrare con precauzione, avuto riguardo alle circostanze ed alle condizioni nelle quali si trova.

34. Nell'osservare questo regolamento si terrà conto di tutti i pericoli di navigazione e di collisione, come pure di quelle circostanze particolari che potessero imporre din on attenersi al regolamento stessr per evitare un pericolo immediato.

IV.

Zavorra.

35. E' proibito di gettare dagli aeromobili altra zavorra che non sia di sabbia fina o di acqua.

V.

Regole di circolazione aerea sugli aeroporti o nella loro vicinanza.

36. In ogni aeroporto sarà alzata, in posizione elevata, una banderia che indicherà col proprio colore agli aeromobili in procinto di atterrare o di partire o che ritengono necessario di fare un giro o parte di un giro, di girare a sinistra (contro il movimento delle freccie dell'orologio) oppure a destra (secondo il movimento delle freccie dell'orologio). Una bandiera bianca indicherà di girare a destra, restando sempre la bandiera sulla destra dell'aeromobile, dal

zywać, że zwrot ma być dokonany na prawo i w tym wypadku chorągiew powinna pozostawać ciągle na prawo od samolotu, t. j. ze strony na której znajduje się zielone światło; tak samo czerwona chorągiew ma oznaczać, że samolot powinien skręcić na lewo przyczem czerwona chorągiew powinna pozostawać z lewej strony samolotu, na której znajduje się światło czerwone.

37) Samolot, odlatujący z lotniska, nie powinien skręcać wcześniej niż w odległości 500 metrów od najbliższego punktu obwodu lotniska; zwrot powinien być wykonany stosownie do przepisów, ustanowionych w paragrafie poprzednim.

38) Każdy samolot podczas lotu w odległości od 500 do 1000 metrów od najbliższego punktu lotniska powinien stosować się do przepisów o zwrotach, wyżej ustanowionych, o ile nie znajduje się na wysokości, powyżej 2000 metrów.

39) Na otwartych dla ruchu międzynarodowego lotniskach Państw umawiających się, lądowania akrobatyczne są zakazane. Zabrania się samolotom, dokonywać ćwiczeń akrobatycznych w odległości mniejszej niż 2000 metrów od najbliższego punktu takich lotnisk.

40) Na każdem lotnisku powinien być wyraźnie wskazany kierunek wiatru jednym lub kilkoma uznanemi sposobami, jako to: T lądowania, rękaw kierunkowy, dym i t. p.

41) Każdy samolot, odlatujący z lotniska przeznaczonego dla komunikacji międzynarodowej lub na nim lądujący, powinien czynić to w kierunku przeciw wiatru, o ile temu nie stają na przeszkodzie miejscowe warunki lotniska.

42) Jeśli do lotniska zbliżają się jednocześnie dwa zamierzające lądować samoloty, wówczas samolot znajdujący się wyżej jest obowiązany manewrować tak, by się nie zderzyć z samolotem znajdującym się niżej, a przy lądowaniu zostosować się do przepisów paragrafu 28 o mijaniu się samolotów.

43) Należy ustąpić drogi każdemu samolotowi sygnalizującemu grożące mu niebezpieczeństwo i zamierzającemu lądować.

44) W odniesieniu do obserwatora, stojącego twarzą naprzeciw wiatru, każde lotnisko dzieli się na trzy strefy. Prawa przeznacza się do odlotu, a lewa — do lądowania. Między niemi leży strefa wolna. Samolot zamierzający lądować powinien wykonać to możliwie najbliżej do strefy wolnej, opuszczając się przytem z lewej strony innych samolotów, które poprzednio już wylądowały. Zwolniwszy bieg lub skończywszy rulowanie, samolot powinien przesunąć się natychmiast na strefę wolną. Również samolot zamierzający odlecieć powinien tego dokonać w części strefy odlotu, najbardziej odsuniętej w prawo, trzymając się jednakże stale po stronie lewej każdego innego samolotu wzlatującego, lub gotowego do odlotu.

45) Żaden samolot nie ma prawa rozpocząć lotu dopóki poprzedni samolot odlatujący z lotniska całkowicie go nie opuści.

46) Powyższe przepisy powinny się stosować również przy lądowaniu na lotniskach w nocy; wówczas będą stosowane następujące sygnały:

a) Czerwone światło ma wskazywać, iż zwroty powinny się odbywać w lewo; zielone światło ma

effectué à droite, et, dans ce cas, le drapeau devra constamment rester sur la droite de l'avion, c'est-à-dire du côté portant le feu vert; de même, un drapeau rouge signifiera que l'avion doit virer à gauche, le drapeau rouge demeurant alors sur le côté gauche qui porte le feu rouge de l'avion.

37. Un avion partant d'un aérodrome ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre et, s'il vire, il devra le faire en se conformant aux règles établies au paragraphe précédent.

38. Tout avion volant entre 500 et 1000 mètres de distance du point le plus rapproché d'un aérodrome devra se conformer aux règles de virage ci-dessus établies, à moins qu'il ne se tienne à plus de 2000 mètres d'altitude.

39. Les atterrissages acrobatiques sont interdits sur les aérodromes des États contractants ouverts au trafic international. Il est défendu aux avions de se livrer à des exercices acrobatiques à moins de 2000 mètres de distance du point le plus rapproché d'un de ces aérodromes.

40. Dans tout aérodrome, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc.

41. Tout avion partant d'un aérodrome utilisé pour le trafic international ou y atterrissant, devra le faire vent debout, à moins d'empêchement causé par la disposition des lieux.

42. Si deux avions s'approchent en même temps d'un aérodrome pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un niveau inférieur et, pour atterrir, se conformera aux règles du paragraphe 28 sur le dépassement.

43. La route sera laissée libre à tout avion essayant d'atterrir sur un aérodrome après avoir fait les signaux de détresse.

44. Tout aérodrome sera virtuellement divisé en trois zones pour un observateur placé face au vent. La zone de droite sera la zone de départ et la zone de gauche, celle d'atterrissage; entre ces deux zones, il y aura une zone neutre. Un avion voulant atterrir devra le faire aussi près que possible de la zone neutre, mais en se plaçant à la gauche de tout autre avion qui aurait déjà atterri. Ayant ralenti sa marche ou ayant fini de rouler sur le sol, l'avion se rendra immédiatement dans la zone neutre. De même, un avion qui s'enlève, le fera dans la partie la plus à droite de la zone de départ, tout en se maintenant franchement à gauche de tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

45. Aucun avion ne commencera à s'enlever avant que l'avion qui le précède n'ait complètement dégagé l'aérodrome.

46. Les règles ci-dessus s'appliqueront également aux atterrissages de nuit sur les aéroplaces; les signaux seront alors faits comme suit:

a) Une lumière rouge indiquera que les virages doivent être effectués à gauche; une lumière verte

a red flag shall indicate a left-handed circuit, i.e., that the red flag is kept to the left side or side which carries the red light of the aircraft.

lato che porta il fanale verde, e una bandiera rossa indicherà di girare a sinistra, restando sempre la bandiera sulla sinistra dell'aeromobile, dal lato che porta il fanale rosso.

37. When an aeroplane starts from an aerodrome it shall ont turn until 500 metres distance from the nearest point of the aerodrome, and the turning then must conform with the regulations provided in the preceding paragraph.

38. All aeroplanes flying between 500 and 1,000 metres distance from the nearest point of an aerodrome shall conform to the above mentioned circuit law, unless such aeroplanes are flying at a greater height than 2,000 metres.

39. Acrobatic landings are prohibited at aerodromes of contracting States used for inter national aerial traffic. Aircraft are prohibited from engaging in aerial acrobatics within a distance of at least 2,000 metres from the nearest point of such aerodromes.

40. At every recognised aerodrome the direction of the wind shall be clearly indicated by one or more of the recognised methods, e. g., landing tee, conical streamer, smudge fire, &c.

41. Every aeroplane when taking off or alighting on a recognised aerodrome used for international air traffic shall do so up-wind, except when the natural conditions of the aerodrome do not permit.

42. In the case ot aeroplanes approaching aerodromes for the purpose of landing, the aeroplanes flying at the greater height shall be responsible for avoiding the aeroplane at the lower height, and shall as regards landing observe the rules of paragraph 28 for passing.

43. Aeroplanes showing signals of distress shall be given free way in attempting to make a landing on an aerodrome.

44. Every aerodrome shall be considered to consist of three zones when looking up-wind. The right-hand zone shall be the taking-off zone, and the left-hand shall be the landing zone. Between these there shall be a neutral zone. An aeroplane when landing should attempt to land as near as possible to the neutral zone, but in any case on the left of any aeroplanes which have already landed. After slowing up or coming to a stop at the end of its landing run, an aeroplane will immediately taxi into the neutral zone. Similarly an aeroplane when taking off shall keep as far as possible towards the right of the taking-off zone, but shall keep clear to the left of any aeroplanes which are taking off or about to take off.

45. No aeroplane shall commence to take off until the preceding aeroplane is clear of the aerodrome.

46. The above rules shall apply equally to night landings on aerodromes, when the signals shall be as fallows: —

(a.) A red light shall indicate a left-hand circuit, and a green light shall indicate a right-hand

37. Un aeromobile che parte da un aeroporto non divrà iniziare il giro prima di arrivare a 500 metri di distanza dal punto più vicino del perimetro dell'aerodromo e il giro dovrà allora conformarsi alle regole stabilite nel paragrafo precedente.

38. Tutti gli aeromobili che volano a una distanza fra 500 e 1,000 metri dal punto più vicino di un aeroporto si conformeranno alle regole predette, sal voche volino ad un'altezza superiore ai 2,000 metri.

39. Gli atterramenti acrobatici sono proibiti negli aeroporti degli Stati contraenti aperti al traffico aereo internazionale. E' vietato agli aeromobili di fare delle acrobazie ad una distanza minore di 2,000 metri dal punto più vicino ai detti aeroporti.

40. In ogni aeroporto la direzione del vento sarà chiaramente indicata con uno o più metodi conosciuti, come: T di atterramento, bandiera a manica, fumate, ecc.

41. Ogni aeromobile in partenza o in arrivo ad un aeroporto riconosciuto e addetto al traffico aereo internazionale, dovrà partire o arrivare contro vento, eccettuati i casi nei quali le condizioni naturali dell'aeroporto non lo permettano.

42. Se due aeromobili si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aeromobile di maggiore quota dovrà manovrare per evitare l'aeromobile di quota inferiore, e per atterrare, osserverà la regola del paragrafo 28.

43. Gli aeromobili che fanno segnali di pericolo avranno diritto alla via libera nell'atterramento su di un aeroporto.

44. Ogni aeroporto sarà virtualmente diviso in 3 zone per un osservatore rivolto contro vento. La zona a destra sarà quella di partenza, e la zona a sinistra quella di arrivo. Fra le due zone vi sarà una zona neutra. Un aeromobile che atterra dovrà cercare di farlo il più vicino possibile alla zona neutra, ma sempre a sinistra di quegli aeromobili che hanno già atterrato. Dopo aver rallentato o fermato alla fine della sua corsa al suolo, l'aeromobile dovrà passare subito nella zona neutra. Similmente, un aeromobile che parte deve mantenersi il più possible verso la destra della zona di partenza, ma restando nettamente a sinistra degli aeromobili che partono o stanno per partire.

45. Nessun aeromobile inizierà la partenza prima che l'aeromobile che lo precede abbia lasciato l'aeroporto.

46. Il regolamento predetto si applicherà del pari agli atterramenti notturni sugli aeroporti; i segnali saranno i seguenti.

a) Un fanale rosso indicherà che il giro deve essere fatto a sinistra, ed un fanale verde indicherà

wskazywać, iż powinny one być wykonywane w prawo (patrz § 36). Strefa prawa będzie oznaczona białemi światłami, rozmieszczonemi w taki sposób, aby utworzyły odwróconą literę L; strefa lewa będzie wskazaną w taki sam sposób. Obie litery powinny być odwr´cone tyłem do siebie w ten sposób, by długie ramiona wskazywały granice wolnej strefy. Lądowanie powinno się odbywać nieodmiennie wzdłuż długiego ramienia w kierunku do ramienia krótkiego. Światło, umieszczone na końcu długiego ramienia, powinno znajdować się w punkcie najbliższym do obwodu, wewnątrz którego samolot może bezpiecznie lądować. Światła, idące wzdłuż krótkich ramion, wskazywać powinny drugą granicę terenu, na którym lądowanie odbywać się może ze wszelkiem bezpieczeństwem. Samolot zatem nie powinien przekroczyć krótkiego ramienia (patrz rysunek A).

b) Ze względu na oszczędność oświetlenia i obsługi można zastosować następujące rozmieszczenie świateł:

Od strony wiatru ustawia się dwa światła w taki sposób, by wskazywały granicę strefy wolnej, o której mowa w § 44, przyczem linja, łącząca światła, powinna stanowić kąt prosty z kierunkiem wiatru. Dwa inne światła powinny być rozmieszczone, jak następuje: jedno na środku prostej łączącej dwa pierwsze; drugie na krańcu lotniska ze strony przeciwnej, na linji równoległej do kierunku wiatru, przeprowadzonej przez poprzednie światło tak, aby ta linja równoległa szła po linji osi strefy wolnej (patrz rys. B).

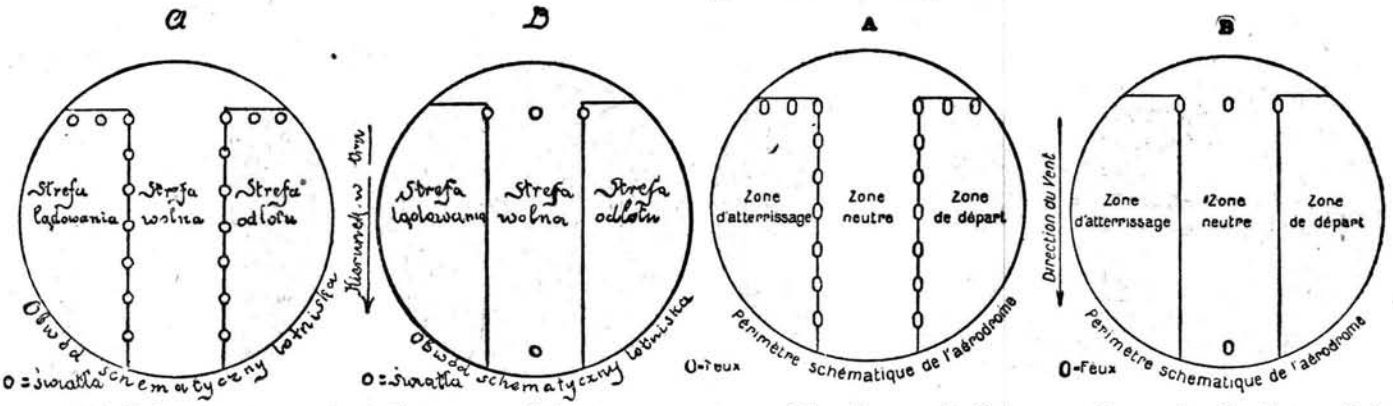
Światła dodatkowe mogą być rozmieszczone symetrycznie wzdłuż granicy strefy wolnej i na granicy wzlotu i lądowania, po linji łączącej trzy światła od strony wiatru.

avertira qu'ils doivent être effectués à droite (voir paragraphe 36). La zone de droite sera indiquée par des lumières blanches disposées de manière à former un L renversé, ou une potence; la zone de gauche sera marquée de la même façon. Les deux potences seront placées dos à dos et de manière que les longues branches marquent les limites de la zone neutre. Les atterrissages se feront invariablement dans la direction de la longue branche et en marchant vers le petit bras. Le feu placé à l'extrémité du long jambage doit occuper le point le plus rapproché du périmètre sur lequel un avion peut atterrir sans danger. Les feux jalonnant les petits bras marqueront l'autre limite du terrain où l'atterrissage peut se faire en toute sécurité. L'avion, par suite, ne devra pas dépasser le petit côté de la potence (Voir croquis A);

b) Si l'on veut économiser l'éclairage et le personnel, on pourra utiliser le système suivant:

Du côté exposé au vent, deux feux seront placés de façon à marquer les limites de la zone neutre définie au paragraphe 44, la ligne qui joint les feux faisant un angle droit avec la direction du vent. Deux autres feux seront placés comme suit: l'un, au milieu de la droite qui joint les deux premiers; l'autre, sur la limite de l'aérodrome, du côté opposé et sur une paralléle à la direction du vent menée par le feu précédent, cette parallèle jalonnant ainsi l'axe de la zone neutre (voir croquis B).

Des feux supplémentaires peuvent être symétriquement placés le long des limites de la zone neutre et, aux extrémités des lignes de décollage et d'atterrissage, sur la ligne joignant les trois feux alignés du côté exposé au vent.



47) Balonom na uwięzi, latawcom lub sterowcom na kotwicy nie wolno bez specjalnego zezwolenia unosić się w pobliżu lotniska, z wyjątkiem wypadków przewidzianych w § 20.

48) Na wszelkich stałych przeszkodach niebezpiecznych dla żeglugi powietrznej, znajdujących się w pasie szerokości pięciuset metrów od granicy lotniska powiny być umieszczone przepisane znaki lub sygnały.

Rozdział VI.
Postanowienia ogólne.

49) Każdy statek powietrzny, poruszający się na wodzie zapomocą własnych aparatów, powinien

47. Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'un aérodrome, excepté dans les cas prévus au paragraphe 20.

48. Des marques ou signaux appropriés seront placés sur tous les obstacles fixes, dangereux pour la navigation aérienne, dans une zone de 500 mètres de large autour de tous les aérodromes.

Section VI.
Généralités.

49. Tout aéronef manœuvrant sur l'eau, par ses propres moyens, doit obéir aux règlements éta-

circuit. (See paragraph 36). The right-hand zone will be marked by white lights placed in the position of an „L", and the left-hand zone will be similarly marked. The „L's" shall be back to back, that is to say, the long sides of the „L's" will indicate the borders of the neutral zone, the direction of landing shall invariably be along the long arm of the „L", and towards the short arm. The lights of the „L's" should be so placed that the lights indicating the top extremity of the long arm shall be the nearest point on the aerodrome upon which an aeroplane can safely touch ground. The lights indicating the short arm of the „L" should indicate the limit of safe landing ground for the aeroplanes, that is, that the aeroplane should not over-run the short arm. (See diagram A.).

(b.) Where it is desired to save lights and personnel the following system may be used: —

Two lights shall be placed on the windward side of the aerodrome to mark the limits of the neutral zone mentioned in paragraph 44, the line joining the lights being at right angles to the direction of the wind. Two more lights shall be placed as follows: one on the leeward side of the aerodrome on the line drawn parallel to the direction of the wind and passing midway between the two lights on the windward side, to show the extent of the aerodrome and the direction of the wind, and the other shall be placed midway between the two lights marking the limits of the neutral zone (See diagram B).

Additional lights may be symmetrically put along the boundary lines of the neutral zone, and on the ends of the taking-off and landing zones on the line through the three lights on the windward side.

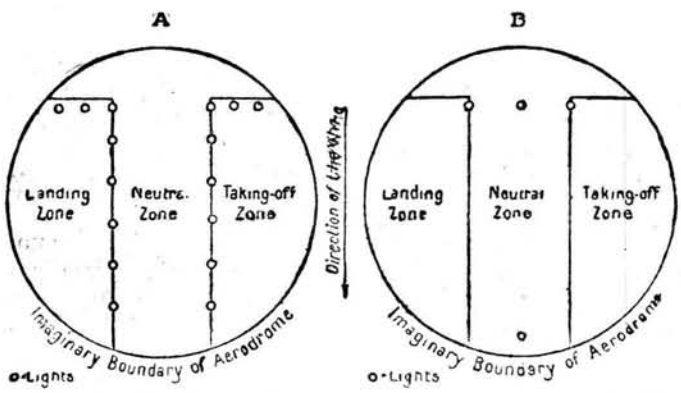
il giro a destra (vedasi il § 36). La zona di destra sarà contrassegnata con fanali bianchi disposti seconda la forma di un „L" e la zona a sinistra sarà controssegnata in maniera analoga. Le due „L" saranno disposte simmetricamente in modo che i lati lunghi delle due „L" indichino i limiti della zona neutra; la direzione di atterramento sarà quella del lato lungo della „L", verso il lato corto.

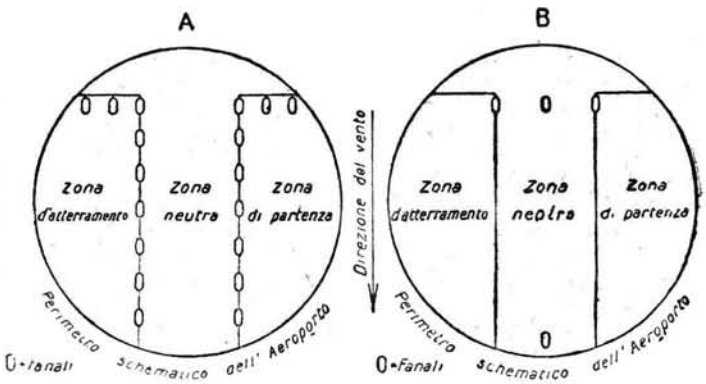
I fanali delle due „L" dovranno essere situati di modo che quello che indica l'estremità del lato lungo sia nel punto più vicino al perimetro sul quale l'aeromobile può con sicurezza toccare il suolo, iniziando l'atterramento. I fanali indicanti il lato corto dell' „L" dovranno anche indicare l'altro limite del terreno nel quale l'atterramento può essere fatto con sicurezza. Perciò l'aeromobile non dovrà mai oltrepassare il lato corto delle due „L" (Vedasi il diagramma A).

b) Quando si desideri diminuire i fanali ed il personale, si potrà impiegare il sistema seguente.

Dal lato dell'aeroporto esposto al vento saranno situati due fanali per segnare i limiti della zona neutra menzionata nel paragrafo 44, la linea che congiunge i fanali essendo normale alla direzione del vento. Due altri fanali saranno disposti come segue: uno nel punto di mezzo della congiungente dei due primi; l'altro sul limite dell'aeroporto, dal lato opposto, situato sulla parallela alla direzione del vento condotta per il fanale precedente, di modo che detta parallela individui l'asse della zona neutra (Vedasi il diagramma B.).

Dei fanali addizionali possono essere disposti simmetricamente lungo i limiti della zona neutra, e alle estremità dei limiti di arrivo e di partenza, sulla retta che unisce i tre fanali su indicati dal lato esposto al vento.





47. No fixed balloon, kite, or moored airship hall be elevated in the vicinity of any aerodrome without a special authorisation, except in the cases provided for in paragraph 20.

48. Suitable markings shall be placed on all fixed obstacles dangerous to flying within a one of 500 metres of all aerodromes.

47. Nessun pallone frenato, cervo volante, o dirigibile ormeggiato potrà essere alzato in vicinanza di qualsiasi aeroporto senza autorizzazione speciale, eccettuati i casi previsti al § 20 di questo allegato.

48. Opportuni segnali saranno disposti su tutti gli ostacoli fissi, pericolosi per il volo, in una zona di 500 metri di larghezza attorno a tutti gli aeroporti.

Section VI.
General.

49. Every aircraft manœuvring under its own power on the water shall conform to the Regulations

VI.
Generalita.

49. Ogni aeromobile che manovra sull'acqua coi propri mezzi dovrà conformarsi ai regolamenti

stosować się do obowiązujących przepisów, zapobiegających zderzeniom na morzu, a zatem powinien być uważany za statek parowy; w tym wypadku powinien on jednak posiadać światła, przepisane w niniejszych postanowieniach, a nie według regulaminu morskiego dla st tków parowych; pozatem, z wyjątkiem wypadków wyszczególnionych w powyższych §§ 17 i 20, nie wolno mu używać sygnałów dźwiękowych, wyszczególnionych w tymże regulaminie morskim. Również uznaje się, że takie sygnały dźwiękowe nie obowiązują statku powietrznego, znajdującego się w wymienionych warunkach.

50) Nie wolno powoływać się na żaden z przepisów niniejszych dla zwolnienia statku powietrznego lub jego właściciela, pilota lub załogi od skutków zaniedbania w stosowaniu świateł i sygnałów, bądź też należytej przezorności, wreszcie w przestrzeganiu regulaminów i przepisów lotu tak w czasie zwykłym, jak i w okolicznościach nadzwyczajnych.

51) Nie wolno również powoływać się na żaden z wyżej wymienionych przepisów celem usprawiedliwienia się w razie przekroczenia specjalnych przepisów, ustanowionych i ogłoszonych w należyty sposób, dotyczący lotu statków powietrznych w pobliżu lotnisk lub innych miejsc; stosowanie się do tych przepisów obowiązuje wszystkich właścicieli, pilotów i załogi statków powietrznych.

blis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur: mais il portera seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus, dans les Réglements maritimes, pour les bâtiments à vapeur; en outre, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux.

50. Aucune des prescriptions du présent règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et des signaux, soit dans le service de vigie, soit dans l'observation des règles de la navigation aérienne en temps normal, ou dans les circonstances spéciales du cas envisagé.

51. Aucune des prescriptions ci-dessus ne pourra non plus être invoquée comme excuse en cas d'infraction aux règlements spéciaux établis et dûment publiés, relatifs, à la circulation des aéronefs à proximité des aérodromes ou autres lieux; l'observation de ces règlements restera obligatoire pour tous les propriétaires, pilotes ou équipages d'aéronefs.

Załącznik E.

MINIMUM WARUNKÓW OTRZYMANIA ŚWIADECTWA UZDOLNIENIA PILOTA LUB NAWIGATORA.

Rozdział I.

Świadectwa pilotów samolotów lub hydroplanów.

A) Świadectwo uzdolnienia pilota samolotów lub hydroplanów turystycznych (nieważne dla przewozów publicznych).

1. Egzaminy praktyczne:

Podczas egzaminu praktycznego kandydat powinien znajdować się na samolocie sam jeden.

a) Próba wysokości i lotu szybowego. Lot trwający bez lądowania nie mniej, niż godzinę na wysokości co najmniej 2000 metrów ponad miejscem odlotu. Opuszczanie się powinno być zakończone lotem szybowym po zatrzymaniu silników na wysokości 1500 metrów ponad miejscem lądowania. Lądowanie powinno się odbyć bez puszczenia w ruch silnika w promieniu co najwyżej 150 metrów od punktu wyznaczonego z góry przez egzaminatorów.

b) Próba zręczności. Lot bez lądowania wkoło dwóch masztów (lub dwóch pływaków powietrznych), umieszczonych w odległości 500 metrów jeden od drugiego z zatoczeniem pięciu ósemek (8) i z wykonaniem każdego skrętu około jednego z dwóch masztów (lub pływaków powietrznych). Lot ten powinien odbywać się na wysokości mniejszej, niż 200 metrów ponad ziemią (lub wodą), nie dotykając ziemi (lub wody). Lądowanie powinno być dokonane:

Annexe E.

CONDITIONS MINIMA REQUISES POUR L'OBTENTION DE BREVETS DE PILOTES OU DE NAVIGATEURS.

Section I.

Brevets de pilotes d'avions ou d'hydravions.

A.—Brevet de pilote d'avions ou d'hydravions de tourisme (non valable pour les transports publics).

1. *Epreuves pratiques.*

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) *Epreuve d'altitude et de vol plané.* Un vol sans atterrissage, durant lequelle le pilote devra rester, pendant au moins une heure, à une hauteur minimum de 2,000 mètres au-dessus du point de départ. La descente se terminera par un vol plané, les moteurs étant arrêtés à 1,500 mètres au-dessus du terrain d'atterrissage. L'atterrissage se fera sans que le moteur ait été remis en marche et dans un rayon d'au plus 150 mètres autour d'un point fixé d'avance par les examinateurs.

b) *Épreuve d'adresse.* Un vol sans atterrissage autour de deux mâts (ou de deux bouées) situés à 500 mètres l'un de l'autre et en décrivant une série de cinq huit (8), chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts (ou bouées). Ce vol sera fait à une altitude inférieure à 200 mètres au-dessus du sol (ou de l'eau) sans toucher le sol (ou l'eau). L'atterrissage sera effectué.

for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of these regulations shall be deemed to be a steam-vessel, but shall carry the lights specified in the preceding rules, and not those specified for steam-vessels in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and shall not use, except as specified in paragraphs 17 and 20 above, or be deemed to hear the sound signals specified in the above mentioned Regulations.

per evitare le collisioni in mare, e a questo scopo sarà considerato some un bastimento a vapore, ma porterà soltanto i fanali indicati dal presente regolamento, e non quelli previsti per i bastimenti a vapore nei regolamenti marittimi, e non userà, salvo i casi di cui ai paragrafi 17 e 20, le segnalazioni sonore indicate nei detti regolamenti, nè potrà essere tenuto a receverle.

50. Nothing in these rules shall exonerate any aircraft, or the owner, pilot or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of nay neglect to keep o proper lookout, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of the air, or by the special circumstances of the case.

50. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà essere invocata per esonerare qualsiasi aeromobile, il suo proprietario, il suo pilota o il suo equipaggio, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'uso dei fanali o delle segnalazioni; o nel servizio di vedetta, o nell'osservanza delle regole di navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

51. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rule or rules duly made and published relative to navigation of aircraft in the immediate vicinity of any aerodrome or other place, and it shall be obligatory on all owners, pilots, or crews of aircraft to obey such rules.

51. Nessuna disposizione di questo regolamento potra essere invocata come scusa in caso d'infrazione ai regolamenti speciali debitamente pubblicati, relativi alla navigazione degli aeromobili nella vicinanza di aeroporti o di altri luoghi. Tutti i proprietari, piloti o equipaggi di aeromobili sono tenuti all'osservanza dei detti regolamenti.

Annex E.

MINIMUM QUALIFICATIONS NECESSARY FOR OBTAINING CERTIFICATES AS PILOTS AND NAVIGATORS.

Section I.

Certificates for pilots of flying machines.

(A.) Private pilots flying certificate (not valid for purposes of public transport).

1. *Practical Tests:*

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(a.) *Test for Altitude and Gliding Flight.* A flight without landing during which the pilot shall remain for at least an hour at a minimum altitude of 2,000 metres above the point of departure. The descent shall finish with a glide, the engines cut off at 1,500 metres above the landing ground. The landing shall be made without restarting the engine and within 150 metres or less of a point fixed beforehand by the official examiners of the test.

(b.) *Tests of Skill.* A flight without landing around two posts (or buoys) situated 500 metres apart making a series of five figure-of-eight turns, each turn reaching one of the two posts (or buoys). This flight shall be made at an altitude of not more than 200 metres above the ground (or water) without touching the ground (or water). The landing shall be effected by:

Allegato E.

CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER OTTENERE PATENTI DI PILOTA E DI UFFICIALE DI ROTTA.

I

Patenti di pilota di velivolo.

A. Patente di pilota privato o da turismo aereo (non valida per i transporti pubblici).

1. *Prove pratiche.*

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo.

a) *Prova d'altezza e di volo librato.* Un volo senza atterramento durante il quale il pilota dovrà rimanere per almeno un'ora ad un'altezza di 2.000 metri al di sopra del punto di partenza. La discesa sarà terminata con un volo librato a motori fermi da 1.500 metri al di sopra del campo d'atterramento. L'atterramento sarà effettuato senza rimetter in moto i motori ed il velivolo dovrà fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) *Prove di abilità.* Un volo senza atterramento attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo sarà fatto ad un'altezza di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (lo l'acqua). L'atterramento sarà effettuato:

1° Z całkowitem zatrzymaniem silnika lub silników, przed zetknięciem się statku powietrznego z ziemią (lub wodą);

2° Z zatrzymaniem statku powietrznego w odległości mniejszej, niż 50 metrów od punktu, wyznaczonego przed wzlotem przez samego kandydata.

2. *Wiadomości specjalne:*

Przepisy o światłach i sygnałach oraz o regulaminie lotu. Prawidła lotu ponad lub w pobliżu lotnisk. Praktyczna znajomość międzynarodowego ustawodawstwa żeglugi powietrznej.

B) Świadectwo uzdolnienia pilota, samolotu lub hydroplanu, służącego do przewozów publicznych.

1. *Egzaminy praktyczne:*

Podczas każdego egzaminu praktycznego kandydat powinien znajdować się na samolocie sam jeden.

a) Próby wysokości, lotu szybowego i zręczności są te same, jak i dla otrzymania świadectwa pilota statku turystycznego. Kandydaci, posiadający już świadectwo pilota turystycznego, po raz drugi tym próbom nie są poddawani.

b) Próba wytrwałości co najmniej na trzysta kilometrów lotu (ponad ziemią lub ponad morzem), zakończonego powrotem do miejsca odlotu. Podróż ta powinna odbyć się na jednym i tym samym statku powietrznym w przeciągu 8 godzin. Podczas tego lotu powinny być dokonane dwa lądowania (z zupełnem zatrzymaniem statku) poza miejscem wzlotu, w miejscach wyznaczonych zgóry przez egzaminujących.

Przed odlotem kandydat powinien być powiadomiony o drodze, którą ma lecieć i ma być zaopatrzony w potrzebną mapę. Egzaminujący osądzą, czy droga została przebyta zgodnie z zadaniem.

c) *Lot nocny:*

Lot trzydziestominutowy, odbyty na wysokości co najmniej pięciuset metrów. Lot ten może się zacząć co najmniej w dwie godziny po zachodzie słońca. Lot ma być zakończony nie później, niż na dwie godziny przed wschodem słońca.

2. *Egzamin techniczny:*

Po zdaniu egzaminów praktycznych z wynikiem dodatnim kandydat powinien być poddany egzaminowi z następujących przedmiotów:

a) *Samoloty i hydroplany:*

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 statku powietrznego i aparatów do kierowania.

Montowanie samolotów i ich części.

Próba dokonania regulacji.

b) *Silniki:*

Znajomość ogólna ustroju silników spalinowych i przeznaczenia części; wiadomości ogólne o budowie, montowaniu, naprawie i charakterystykach silników lotniczych.

1° En arrêtant définitivement le ou les moteurs au plus tard quand l'aéronef touche le sol (ou l'eau),

2° En arrêtant l'aéronef à moins do 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

2. *Connaissances spéciales.*

Règlement sur les Feux et les Signaux et Code de l'Air. Règles de la circulation aérienne au-dessus et à proximité des aérodromes. Connaissance pratique de la législation aérienne internationale.

B.—Brevet de pilote d'avion ou d'hydravion servant aux transports publics.

1. *Épreuves pratiques.*

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) Les épreuves d'altitude, de vol plané et d'adresse sont les mêmes que celles exigées pour le brevet de pilote d'avion de tourisme. Les candidats possédant déjà ce brevet n'auront pas à subir une seconde fois ces épreuves.

b) Épreuve d'endurance d'au moins trois cents kilomètres au-dessus des terres ou de la mer, avec retour final au point de départ. Ce voyage devra être fait sur le même aéronef et dans un délai de huit heures. Il comprendra deux atterrissages obligatoires (avec arrêt complet de l'appareil), en dehors du point de départ, sur des points fixés d'avance par les examinateurs.

Au départ, le candidat sera informé de la route à suivre et muni de la carte nécessaire. Les examinateurs décideront si la route a été correctement suivie.

c) *Vol de nuit:*

Un vol de trente minutes, fait à une hauteur d'au moins cinq cents mètres. Ce vol ne pourra commencer qu'au moins deux heures après le coucher du soleil; il finira au moins deux heures avant son lever.

2. *Examen technique.*

Le candidat ayant subi d'une façon satisfaisante les épreuves pratiques sera convoqué pour passer un examen sur les points suivants:

a) *Avions et Hydravions:*

Connaissance théorique des lois de la résistance de l'air et de ses effets sur les surfaces alaires et les plans de queue, sur les gouvernails de direction et de profondeur et sur les hélices; fonctions des différentes parties de l'aéronef et de leurs commandes.

Montage des avions et de leurs diverses parties.

Épreuves pratiques de réglage.

b) *Moteurs:*

Connaissances générales sur les moteurs à explosion et sur les fonctions de leurs divers organes; connaissances générales sur la construction, l'assemblage, l'ajustage et les caractéristiques des moteurs d'aviation.

(i.) Finally shutting off the engine or engines at latest when the aircraft touches the ground (or water).

(ii.) Finally stopping the flying machine within a distance of 50 metres from a point fixed by the candidate before starting.

2. *Special Requirements:*

Knowledge of rules as to Lights and Signals, and Rules of the Air. Rules for Air Traffic on and in the Vicinity of Aerodromes. A practical knowledge of international air legislation.

(B). Pilot's Flying Certificate for flying Machines used for Purposes of Public Transport.

1. *Practical Tests:*

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(a.) The tests for altitude and gliding flight and for skill are the same as those required for a private pilot's flying certificate. Candidates already in possession of the latter certificate are not required to pass these tests again.

(b.) Test of endurance consisting of a cross-country or oversea flight of at least 300 kilometres, after which the final landing shall be made at the point of departure. This flight shall be made in the same flying machine within eight hours. It shall include two obligatory landings (during which the machine must come to rest), which shall not be at the point of departure, but which shall be fixed by the judges.

At the time of departure the candidate shall be informed of his course and furnished with the appropriate map. The judges will decide whether the course has been correctly followed.

(c.) *Night Flight.* A thirty minutes' flight made between two hours after sunset and two hours before sunrise, at a height of at least 500 metres.

2. *Technical Examination:*

After satisfactory practical tests have been passed, candidates will, when summoned, submit themselves to examination on—

(a.) *Flying Machines:*

Theoretical knowledge of the resistance of the air as concerns its effects on wings and tail planes, rudders, elevators, and propellers; functions of the different parts of the machine and of their controls.

Assembling of flying machines and their different parts.

Practical tests on rigging.

(b.) *Engines:*

General knowledge of internal combustion engines, including functions of the various parts; a general knowledge of the construction, assemling, adjustment, and characteristics of aero-engines.

1° fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua);

2° fermando definitivamente il velivolo a una distanza minora di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

2. *Cognizioni speciali.*

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazoni, del codice di circolazione aerea, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Conoscenaz pratica della legislazione aerea internazionale.

B. — Patente di pilota di velivolo, valida per i trasporti pubblici.

1. *Prove pratiche.*

In tutte le prove pratiche il candidato dovrà essere solo a bordo del velivolo.

a) Le prove di altezza, di volo librato e di abilità sono eguali a quelle richieste per la patente di pilota privato. I candidati che hanno già questa patente saranno esonerati dal subire nuovamente queste prove.

b) Prova di durata che consiste in un volo di almeno 300 chilometri sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo sarà fatto sullo stesso velivolo in un limite di 8 ore, compresi due atterramenti obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali l'apparecchio deve fermarsi, in punti fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceverà istruzioni sulla rotta da tenera e sarà munito della carta necessaria. Gli esaminatori decideranno se la rotta è stata seguita correttamente.

c) *Volo notturno.*

Un volo notturno di 30 minuti di durata all'altezza di almeno 500 metri. Il volo dovrà cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole.

2. *Esame teorico.*

Dopo aver subito con esito soddistacente le prove pratiche, i candidati saranno sottomessi a un esame sui seguenti argomenti:

a) *Velivoli.*

Nozioni teoriche della leggi della resistenza dell'aria relative al suo effetto sulle superfici principali, sui piani di coda sui timoni di direzione e di profondità e sulle eliche; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

Montamento dei velivoli e delle loro varie parti.

Prove pratiche di regolazione.

b) *Motori.*

Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Przyczyny złego funkcjonowania silników, przyczyny zatrzymania się silników.

Próba dokonania bieżącej naprawy.

c) *Wiadomości specjalne:*

Przepisy o światłach i sygnałach; regulamin lotu i przepisy o żegludze ponad i w pobliżu lotnisk.

Wiadomości praktyczne przepisów specjalnych o żegludze powietrznej i międzynarodowego ustawodawstwa o żegludze powietrznej.

Czytanie map, orjentacja i oznaczanie punktów; meteorologja elementarna.

UWAGI.

Egzaminy praktyczne powinny być ukończone w okresie nie dłuższym od jednego miesiąca. Mogą one odbywać się w dowolnym porządku, dwukrotnie. Wyniki egzaminów powinny być stwierdzone przez upełnomocnionych należycie egzaminatorów, którzy o przebiegu egzaminów składają sprawozdanie właściwym władzom.

W sprawozdaniu powinny być zamieszczone doniesienia o wszelkich wypadkach, a w szczególności przy lądowaniu. Przed każdym egzaminem kandydaci powinni przedstawić egzaminującym autentyczne dowody tożsamości.

Przy każdym egzaminie praktycznym powinien na statku znajdować się barograf; podpisany przez egzaminujących arkusz z barografu powinien być dołączony do sprawozdania.

Piloci, posiadający świadectwo wojskowe, mają prawo otrzymać świadectwo pilota turystycznego; dla otrzymania świadectwa pilota statku przeznaczonego do przewozów publicznych tacy piloci powinni uprzednio złożyć egzaminy techniczne z żeglugi, wskazane w punkcie B, 2) c).

II.

Świadectwo uzdolnienia pilota balonu wolnego.

1. Egzaminy praktyczne:

Kandydat powinien odbyć trzy następujące loty:

1. W dzień:

Trzy loty ćwiczebne;

Jeden lot dokonany pod dozorem instruktora;

Jeden lot, znajdując się sam jeden na pokładzie balonu.

2. W nocy:

Jeden lot, znajdując się sam jeden na pokładzie balonu; każdy lot winien trwać przynajmniej dwie godziny.

2. Egzamin teoretyczny:

Elementarne zasady aerostatyki i meteorologji.

3. Wiadomości specjalne:

Znajomość ogólna ustroju balonów i ich części, napełnianie, regulowanie, postępowanie przy wzlocie; przyrządy, środki ochronne przed zimnem i na wypadek osiągnięcia znacznej wysokości.

Międzynarodowe przepisy o światłach i sygnałach, regulamin lotu, prawidła lotu ponad i w pobliżu lotnisk.

Couses du mauvais fonctionnement des moteurs; causes de panne.

Épreuves pratiques de réparations courantes.

c) *Connaissances spéciales:*

Règlements sur les Feux et Signaux, Code de l'air et Règles de la Circulation aérienne au dessus et à proximité des aérodromes.

Connaissance pratique des conditions spéciales de la circulation aérienne et de la législation aérienne internationale.

Lecture des cartes; orientation; détermination du point; météorologie élémentaire.

REMARQUES.

Les épreuves pratiques devront être terminées dans le délai maximum d'un mois. Elles pourront être subies dans un ordre quelconque, chacune d'elles pouvant donner lieu à deux essais. Elles seront certifiées par des examinateurs dûment accrédités, qui en remettront le compte rendu aux autorités compétentes.

Les rapports officiels mentionneront les incidents survenus, notamment aux atterrissages. Avant chaque épreuve, les candidats devront présenter aux examinateurs des pièces irrécusables d'identité.

Un barographe devra être emporté dans toutes les épreuves pratiques et la feuille, signée par les examinateurs, sera jointe à leur rapport.

Les pilotes possédant le brevet militaire auront droit au brevet de pilote touriste; mais, pour obtenir le brevet de pilote d'aéronef affecté aux transports publics, ils devront au préalable subir les examens techniques de navigation spécifiés au Titre B, 2 (c).

II.

Brevet de pilote de ballon libre.

I. *Épreuves pratiques:*

Le candidat doit avoir fait les ascensions suivantes:

1. De jour: Trois ascensions d'instruction;
   Une ascension conduite par lui sous la surveillance d'un instructeur;
   Une ascension seul dans le ballon;

2. De nuit: Une ascension seul dans le ballon;

chaque ascension ayant duré au moins deux heures.

2. *Examen théorique:*

Lois élémentaires de l'aérostatique et de la météorologie.

3. *Connaissances spéciales:*

Connaissance générale du ballon et de ses accessoires; gonflement; réglage; direction d'une ascension; instruments; précautions à prendre contre le froid et dans les hautes altitudes.

Règlement international sur les Feux et les Signaux et Code de l'Air ; Règles de la Circulation aérienne au-dessus et à proximité des aérodromes.

Causes of the faulty running of engines and of breakdown.

Practical tests in running repairs.

(c.) *Special Requirements:*

Knowledge of Rules as to Lights and Signals and Rules of the Air, and Rules for Air Traffic on and in the Vicinity of Aerodromes.

Practical knowledge of the special conditions of air traffic and of international air legislation.

Map reading, orientation, location of position, elementary meteorology.

REMARKS.

The practical tests shall be carried out within a maximum period of one month.

They may be carried out in any order, and each may be attempted twice. They shall be witnessed by properly accredited examiners, who will forward the official reports to the proper authorities.

The official reports will give the different incidents, especially those of landings. The candidates shall furnish before each test proper identity forms.

A barograph shall be carried on all practical tests, and the graph, signed by the examiners, shall be attached to their report.

Pilots who hold the military pilot's certificate shall be entitled to the private pilot's flying certificate, but, in order to obtain the pilot's flying certificate for purposes of Public Transport it will be necessary to pass the technical conditions for navigation as required by B (2) (c.).

Section II.

Certificates For Pilots of balloons.

1. *Practical Tests:*

The candidate must have completed the following certified ascents —

1. By day: 3 ascents under instruction.
   1 ascent in control under supervision.
   1 ascent alone in the balloon.

2. By night: 1 ascent alone in the balloon.

Each ascent shall be of at least two hours' duration.

2. *Theoretical Tests:*

Elementary aerostatics and meteorology.

3. *Special Requirements:*

General knowledge of a balloon and its accessories; inflation; rigging; management of an ascent; instruments; precautions against cold and high altitudes.

Knowledge of Rules as to Lights and Signals and Rules of the Air; Rules for Air Traffic on and in the Vicinity of Aerodromes.

Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti.

c) *Cognizioni speciali.*

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, del codice di circolazione aerea in generale, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze.

Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo e della legislazione aerea internazionale.

Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologia elementare.

NOTE.

Le prove pratiche saranno eseguite entro il periodo massimo di un mese.

Possono essere eseguite in qualsiasi ordine, e ognuna puo' essere ripetuta una seconda volta. Vi assisteranno esaminatori debitamente delegati, che trasmetteranno i verbali ufficiali alle autorità competenti.

I verbali ufficiali menzioneranno i vari incidenti sopravvenuti, specialmente negli atterramenti. I candidati dovranno presentare agli esaminatori i propri documenti regolari d'indentità prima di ogni prova.

In tutte le prove pratiche sarà portato a bordo un barografo, e la cartina firmata dagli esaminatori sarà allegata al loro verbale.

I piloti che hanno il brevetto di pilota militare avranno diritto alla patente di pilota privato, ma per ottenere la patente di pilota di velivolo per trasporti pubblici dovranno subire gli esami tecnici di navigazione di cui alla sezione B, paragrafo 2 (c).

II.

Patente di pilota di pallone libero (sferigo).

a) *Prove pratiche.*

Il candidato deve aver compiuto le seguenti ascensioni:

1. di giorno: tre ascensioni d'istruzione; un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza d'un istruttore;
   un'ascensione essendo solo a bordo;

2. di notte: un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almeno due ore.

b) *Esame teorico.*

Leggi elementari di aerostatica e di meteorologia.

c) *Cognizioni speciali.*

Nozioni generali del pallone e dei suoi accessori; gonfiamento; regolazione; cuodotta d'un'ascensione; precauzioni contro il freddo e ad alta quota.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, del codice di circolazione aerea e de regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle

Wiadomości praktyczne z Międzynarodowego Ustawodawstwa Żeglugi Powietrznej. Czytanie map i orjentacja.

III.

Świadectwo uzdolnienia pilota sterowca.

Każdy pilot sterowca powinien posiadać świadectwo uzdolnienia pilota balonu wolnego.

Rozróżnia się trzy klasy pilotów-sterowców:

Posiadacz świadectwa klasy pierwszej ma prawo kierować sterowcami wszelkiego rodzaju;

Posiadacz świadectwa klasy drugiej może kierować sterowcami o pojemności mniejszej niż 20.000 metrów sześciennych.

Posiadacz świadectwa klasy trzeciej może kierować sterowcami o pojemności mniejszej niż 6.000 metrów sześciennych.

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

Wszyscy oficerowie piloci sterowców wojskowych lub marynarki, którzy kierowali sterowcami, mającemi powyżej 6.000 metrów sześciennych, mają prawo do świadectw klasy pierwszej.

Warunki otrzymania świadectwa uzdolnienia klasy trzeciej.

1. Egzaminy praktyczne:

a) Dwadzieścia stwierdzonych lotów (w tem trzy nocne) odbytych na sterowcu; każdy lot powinien trwać co najmniej godzinę. Z tej liczby lotów kandydat pod dozorem dowódcy sterowca powinien przynajmniej w czterech lotach sam prowadzić balon podczas całego lotu, łącznie z odlotem i lądowaniem.

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.

2. Egzamin teoretyczny:

Aerostatyka i meteorologja; gęstość gazów, prawo Marriotte'a i Gay Lussac'a, ciśnienie gazów, zasada Archimeda, kompresja gazów, objaśnianie i korzystanie z informacyj i map meteorologicznych.

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

Teorja ogólna sterowców.

Własności dynamiczne ciał będących w ruchu w powietrzu.

3. Wiadomości ogólne:

Elementarna znajomość silników spalinowych.

Elementarne zasady żeglugi; używanie busoli; określenie miejsca.

Napełnianie, obciążanie, regulacja, manewrowanie, kierownice i przyrządy.

Warunki otrzymania świadectwa uzdolnienia klasy drugiej.

1. Egzaminy praktyczne:

Każdy kandydat, celem otrzymania świadectwa klasy drugiej powinien posiadać świadectwo klasy

Connaissance pratique de la législation aérienne internationale. Lecture des cartes et orientation.

III.

Brevet de pilote de dirigeable.

Tout pilote de dirigeable doit avoir le brevet de pilote de ballon libre.

Il y a trois classes de pilotes de dirigeables:

Le titulaire d'un brevet de première classe peut commander toutes les sortes de dirigeables;

Le titulaire d'un brevet de deuxième classe peut commander les dirigeables de moins de 20,000 mètres cubes de capacité;

Le titulaire d'un brevet de troisième classe peut commander les dirigeables de moins de 6,000 mètres cubes de capacité.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine ont droit au brevet de troisième classe.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine qui ont commandé des dirigeables de plus de 6,000 mètres cubes ont droit au brevet de première classe.

Conditions requises pour le brevet de troisième classe.

1. *Épreuves pratiques:*

a) Vingt ascensions certifiées (dont trois de nuit) faites dans un dirigeable, chaque ascension ayant duré au moins une heure. Dans quatre au moins de ces ascensions, le candidat aura, sous la surveillance de l'officier commandant le dirigeable, conduit lui-même le ballon durant tout le trajet, départ et atterrissage compris.

b) Un voyage d'au moins 100 kilomètres, sur un itinéraire fixé à l' avance, se terminant par un atterrissage de nuit. Ce voyage aura été fait avec un inspecteur officiel à bord.

2. *Examen théorique:*

Aérostatique et météorologie; densité des gaz, lois de Mariotte et de Gay-Lussac, pression barométrique, principe d'Archimède, compressibilité des gaz, interprétation et usage des renreignements et cartes météorologiques.

Propriétés physiques et chimiques des gaz légers et des matériaux employés dans la construction des dirigeables.

Théorie générale des dirigeables.

Propriétés dynamiques des corps en mouvement dans l'air.

3. *Connaissances générales:*

Connaissance élémentaire des moteurs à explosion.

Navigation élémentaire; usage de la boussole; manière de faire le point.

Gonflement; arrimage; réglage; manœuvre; commandes et instruments.

Conditions requises pour le brevet de deuxième classe.

1. *Épreuves pratiques:*

Tout candidat au brevet de deuxième classe doit posséder le brevet de troisième classe et avoir

Practical knowledge of int ernational air legislation. Map reading and orientation.

Section III.

Certifica es for airship officer pilots.

Every airship officer pilot shall have qualified as pilot of a free balloon.

There shall be three classes of airship officer pilots.

The holder of a first-slass certificate is qualified to command any airship.

The holder of a second-class certificate is qualified to command airhips under 20,000 cubic memetres capacity.

The holder of a third-class certificate is qualified to command airhips under 6,000 cubic metres capacity.

All military and naval airship officer pilots are entitled to a third-class certificate.

All military and naval airship officer pilots who have commanded airships over 6,000 cubic metres capacity are eititled to a first-class certificate.

Qualifications for third-class certificate.

Practical Tests:

(a.) Twenty certified flights (three of which shall be by night) in an airship, each flight being of at least one hour's duration. In at least four of these flight candidate must have handled the airship himself, under the supervision of the commanding officer of the airship, including ascent and landing.

(b.) One cross-country flight on a predetermined course of at least 100 kilometres, terminating with a night landing, and made with a duly authorised inspector on board.

Theoretical Examination:

Aerostatics and meteorology (Density of gases, laws of Mariotte and of Gay-Lussac; barometric pressure, Archimedes principle; confinement of gases; interpretation and use of meteorological information and of weather charts).

Physical and chemical properties of light gases, and of materials used in the construction of airships.

General theory of airhips.

Dynamic properties of moving bodies in air.

General Knowledge:

Elementary knowledge of internal combustion engines.

Elementary navigation; use of the compass; location of position.

Inflation; stowage; rigging; handling; controls and instruments.

Qualifications for second-class certificate.

Practical Tests:

To be eligible for a second-class certificate a candidate must be holder of a third-class certifica-

loro vicinanze. Conoscenza pratica della legislazione aerea internazionale. Lettura delle carte e orientamento.

III.

Patente d'ufficiale pilota di dirigibile.

Ogni ufficiale pilota di dirigibile deve aver la patente di pilota di pallone libero (sferico).

Vi sono tre classi di ufficiali piloti di dirigibile.

Il titolare della patente di prima classe puo' comandare qualsiasi dirigible.

Il titolare della patente di 2-a classe puo' comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 20,000 metri c.

Il titolare della patente di 3-a classe puo' comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 6,000 metri c.

Tutti gli ufficiali piloti di dirigibili militari o navali hanno diritto alla patente di 3-a classe.

Tutti gli ufficiali piloti di dirigibili militari o navali che hanno comandato dei dirigibili di cubatura superiore ai 6,000 metri cubi hanno diritto alla patente di 1-a classe.

Requisiti per la patente di 3-a classe.

Prove pratiche.

a) Venti ascensioni convalidate (tre delle quali notturne) in dirigibile; ogni ascensione dovrà esse di almeno un'ora. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve avere manovrato il dirigibile egli stesso, sotto la sorveglianza del comandante, compresa la partenza e l'atterramento.

b) Un viaggio di almeno 100 chilometri con itinerario prestabilito, che termini con un atterramento notturno. Un ispettore debitamente autorizzato dovrà essere a bordo.

Esame teorico.

Aerostatica e meteorologia (densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac; pressione barometrica, principio di Archimede; compressione dei gas; interpretazione e uso delle carte, delle informazioni e dei diagrammi meteorologici).

Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali impiegati nella costruzione dei dirigibili.

Teoria generale dei dirigibili.

Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria.

Cognizioni generali.

Nozioni elementari dei motori a scoppio.

Nozioni elementari di navigazione; impiego della bussola; determinazione del punto.

Gonfiamento; pesata: regolazione; manovra; trasmissioni ed istrumenti.

Requisiti per la patente di 2-a classe.

Prove pratiche.

Ogni candidato alla patente di 2-a classe deve avere la patente di 3-a classe e deve aver fatto alme-

trzeciej oraz odbyć na sterowcu co najmniej czteromiesięczną służbę w charakterze pilota klasy trzeciej, nadto powinien, jako pilot klasy trzeciej, na sterowcu o pojemności ponad 6,000 metrów sześciennych odbyć co najmniej dziesięć lotów; kandydat pod dozorem dowódcy będzie sam kierować sterowcem podczas całego lotu łącznie ze wzlotem i lądowaniem.

2. *Egzamin teoretyczny:*

Znajomość gruntowna przedmiotów, wymienionych w programie przepisanym dla otrzymania świadectwa klasy trzeciej.

Warunki otrzymania świadectwa uzdolnienia klasy pierwszej.

Egzamin praktyczny:

Każdy kandydat, celem otrzymania świadectwa klasy pierwszej powinien posiadać świadectwo klasy drugiej i odbyć na sterowcu przynajmniej dwumiesięczną służbę czynną w charakterze pilota klasy drugiej, nadto powinien odbyć, jako pilot klasy drugiej, na sterowcu o pojemności ponad 20.000 metrów sześciennych przynajmniej 5 lotów; kandydat pod dozorem dowódcy będzie sam kierować sterowcem podczas całego lotu łącznie ze wzlotem i lądowaniem. Każdy lot winien trwać co najmniej godzinę; wszystkie zaś pięć lotów powinny trwać co najmniej piętnaście godzin.

Egzamin teoretyczny:

Taki sam, jak dla uzyskania świedectwa klasy drugiej.

IV.

Świadectwo uzdolnienia nawigatora.

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

1. *Astronomja praktyczna:*

Obroty rzeczywiste i pozorne ciał niebieskich. Obraz różnych części sklepienia niebieskiego.

Kąt godzinowy, czas średni, czas rzeczywisty, czas astronomiczny.

Kształt i wymiary ziemi.

Globusy i mapy nieba.

Metody określenia długości, szerokości, czasu i azymutu.

2. *Żegluga:*

Mapy lądowe i morskie i ich odczytywanie.

Busola, odchylenie i nachylenie; południk magnetyczny.

Droga, odczytywanie kątów na busoli i poprawki.

Kompensacja busoli (teoretycznie i praktycznie).

fait au moins quatre mois de service comme pilote de troisième classe sur un dirigeable; il doit avoir fait, en outre, comme pilote de troisième classe sur un dirigeable de plus de 6,000 mètres cubes, au moins dix ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable durant tout le trajet, départ et atterrissage compris.

2. *Examen théorique:*

Connaissance approfondie des questions figurant au programme pour l'obtention du brevet de troisième classe.

Conditions requises pour le brevet de première classe.

Épreuves pratiques:

Tout candidat au brevet de première classe doit posséder le brevet de deuxième classe et avoir fait au moins deux mois de service actif comme pilote de seconde classe sur un dirigeable; il doit, en outre, avoir fait, comme pilote de deuxième classe sur un dirigeable de plus de 20,000 mètres cubes, au moins cinq ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable durant tout le trajet, départ et atterrissage compris. Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures en tout pour les cinq ascensions.

Examen théorique:

Comme pour le brevet de deuxième classe.

IV.

Brevet de navigateur.

Tout aéronef affecté à un service de transports publics, ayant plus de dix passagers à bord et devant faire un voyage continu au-dessus des terres, entre deux points distants de plus de 500 kilomètres l'un de l'autre, ou bien un voyage de nuit, ou encore un voyage sur mer entre deux points distants de plus de 200 kilomètres l'un de l'autre, doit avoir à bord un officier navigateur, titulaire d'un brevet qui lui aura été delivré à la suite d'un examen pratique et théorique portant sur les matières suivantes:

1. *Astronomie pratique:*

Mouvements vrais et mouvements apparents des corps célestes. Différents aspects de la voûte céleste.

Angle horaire, temps moyen, temps vrai, temps astronomique.

Forme et dimensions de la terre.

Globes et cartes célestes.

Méthodes pour déterminer la latitude, la longitude, le temps et l'azimut.

2. *Navigation:*

Cartes terrestres et cartes marines; leur lecture.

Boussole; variation, inclinaison; méridien magnétique.

Itinéraires; détermination du cap du compas et ses corrections.

Compensation des boussoles (Technique et pratique).

te and have at least four months' service as a third-clas officer on an airship; and also have completed at least ten flights as third-class officer on an airship of capacity above 6,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship.

Theoretical Examination:

Advanced knowledge of the subjects required for the third class certificate.

Qualifications for first-class certificate.

Practical Tests:

To be eligible for a first-class certificate a candidate must be holder of a second-class certificate, have at least two months' active service as a second-class officer on an airship, and also have completed at least five flights as second-class officer of an airship of capacity above 20,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship. Each flight must be at least of one hour's duration with a minimum of fifteen hours for the five flights.

Theoretical Examination:

As required for a second-class certificate.

Section IV.

Certificate for navigators.

Aircraft used public transport carrying more than ten passengers and having to make a continuous flight between two points more than 500 kilometres apart overland, or a night flight, or a flight between two points more than 200 kilometres apart over sea, must have on board a navigator who has been granted a certificate as such after passing a theoretical and practical examination in the following:—

1. *Practical Astronomy:*

True and apparent movements of the celestial bodies. Different aspects of the celestial sphere.

Hour angles, mean, true and astronomical time.

Shape and dimensions of the earth.

Star globes and maps.

Method of determining latitude, longitude, time, and azimuth.

2. *Navigation:*

Maps and charts—how to read them.

Compass; magnetic meridian; variation, deviation.

Courses, bearings, and their corrections.

Compensation of compasses (technical and practical).

no 4 mesi di servizio come ufficiale pilota di 3-a classe a bordo di un dirigibile; deve altresi aver compiuto almeno 10 ascensioni come ufficiale pilota di 3-a classe su un dirigibile di cubatura ai 6,000 metri cubi, durante le quali avrà manovrato il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, sotto la sorveglianza del comandante.

Esame teorico.

Nozioni complete degli argomenti indicati nel programma per la patente di 3-a classe.

Requisiti per la patente di 1-a classe.

Prove pratiche.

Ogni candidato alla patente di 1-a classe deve avere la patente di 2-a classe, e aver fatto almeno 2 mesi di servizio attivo come ufficiale pilota di 2-a classe a bordo di un dirigibile, e deve avere compiuto almeno 5 ascensioni come ufficiale di 2-a classe di un dirigibile di cubatura superiore ai 20,000 metri cubi, durante le quali avrà manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, sotto la sorveglianza del comandante. Ogni ascensione avrà avuto la durata di almeno uniora con un minimo di 15 ore per le cinque ascensioni complessivamente.

Esame teorico.

Lo stesso che è richiesto per la patente di 2-a classe.

IV.

Patente di ufficiale di rotta.

Gli aeromobili usati per i trasporti pubblici, chè abbiano più di 10 passeggeri a bordo e che debbano compiere voli senza scalo sopra la terra fra due punti distanti più di 500 chilometri l'uno dell'altro, o voli notturni, o voli sul mare fra due punti distanti più di 200 chilometri l'uno dell'altro, devono avere a bordo un ufficiale di rotta, titolare di una patente rilasciatagli in base ad un esame pratico e teorico sui seguenti argomenti:

a) *Astronomia pratica.*

Movimenti veri ed apparenti dei corpi celesti.

Differenti aspetti della sfera celeste.

Angolo orario, tempo medio, vero ed astronomico.

Forma e dimensioni della terra.

Stera celeste e carte celesti.

Metodi per determinare la latitudine, la longitudine, l'ora e l'azimut.

b) *Navigazione.*

Carte terrestri e carte marine; loro lettura.

Bussola; meridiano magnetico; declinazione, inclinazione.

Rotte; determinazione dell'angolo di bussola e sue correzioni.

Compensatione delle bussole (teoriche e pratiche).

Obliczanie azymutów.

Żegluga z uwzględnieniem drogi przebytej; obliczanie względnej szybkości; zboczenie statku powietrznego; tablice poprawek.

Chronome ry; poprawki i porównania.

Sekstanty; regulowanie ich.

Znajomość czasu i Nautical Almanac.

Określanie punktu zapomocą azymutów i wysokości gwiazd.

Żegluga powietrzna po łuku wielkiego koła.

Przyrządy do żeglugi powietrznej.

3. *Wiadomości ogólne:*

Międzynarodowe przepisy żeglugi powietrznej i morskiej.

Międzynarodowe prawodawstwo o żegludze powietrznej.

Znajomość praktyczna meteorologji i posługiwanie się mapami meteorologicznemi.

V.

Świadectwo lekarskie.

Międzynarodowe przepisy badania lekarskiego dla stwierdzenia zdatności do żeglugi powietrznej.

1) Każdy kandydat ubiegający się o pozwolenie na loty jako pilot, nawigator, bądź też mechanik statku powietrznego przeznaczonego do przewozów publicznych winien poddać się badaniu w komisji lekarskiej, specjalnie do tego celu wyznaczonej i upoważnionej przez umawiające się Państwo, którego kandydat jest obywatelem.

2) Badania lekarskie zarówno pierwotne kandydatów, jako też rewizje okresowe personelu lotniczego powinny dotyczyć następujących warunków zdolności fizycznej i umysłowej:

a) Obciążenia dziedzicznego i osobistego, a w szczególności równowagi systemu nerwowego; braku wszelkich zaburzeń psychicznych lub jakichbądź zboczeń umysłowych, czy fizycznych, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi powietrznej.

b) Piloci i nawigatorzy, zajęci przy przewozie publicznym powinni mieć przynajmniej lat dziewiętnaście.

c) Badanie chirurgiczne ogólne. — Lotnik czy aeronauta nie powinien mieć rany, ani śladów przebytej operacji, nie przedstawiać żadnej wady rozwojowej wrodzonej lub nabytej, która mogłaby mieć wpływ ujemny na bezpieczne kierowanie statkiem powietrznym.

d) Badanie lekarskie ogólne. — Lotnik czy aeronauta nie może podlegać żadnej chorobie, czy dolegliwości, mogącej uczynić go nagle niezdolnym do kierowania statkiem powietrznym; powinien mieć serce, płuca, nerki i system nerwowy zdolne do znoszenia wpływów wysokości i długiego lotu.

e) Badanie oczu. — Lotnik czy aeronauta winien posiadać siłę wzroku stosowną do potrzeb wynikających z jego obowiązków, żaden pilot lub nawigator nie powinien posiadać ponad dwie djoptrje nadwrażliwości utajonej, a koordynacja mięśni ocznych

Calcul de l'azimut.

Navigation à l'estime; calcul de la vitesse relative; dérive; tables de correction.

Chronomètres; corrections et comparaisons.

Sextants; leur réglage.

Connaissance des temps ou Nautical Almanac.

Détermination du point à l'aide d'azimuts et de hauteurs d'étoiles.

Navigation suivant l'arc de grand cercle.

Instruments de navigation aérienne.

3. *Connaissances générales:*

Règlements internationaux de navigation aérienne et maritime.

Législation aérienne internationale.

Connaissance pratique de la météorologie et usage des cartes météorologiques.

V.

Certificat médical.

Conditions médicales internationales d'aptitude pour la navigation aérienne.

1. Pour obtenir une licence, soit comme pilote, soit comme officier navigateur, soit comme mécanicien d'aéronef affecté aux transports publics, tout candidat devra se présenter, pour subir un examen, devant les médecins spécialement désignés ou autorisés à cet effet par l'État contractant dont il relève.

2. Les examens médicaux, tant pour la sélection initiale que pour la revision périodique du personnel naviguant, porteront sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale:

a) Les antécédents héréditaires et personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux. L'absence de tout trouble mental ou de toute tare morale ou physique pouvant intéresser la sécurité de la navigation aérienne;

b) Les pilotes et les officiers navigateurs engagés dans les transports publics devront être âgés d'au moins dix-neuf ans;

c) *Examen chirurgical général.* — L'aviateur ou l'aéronaute ne doit souffrir d'aucune blessure, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise pouvant être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef;

d) *Examen médical général.* — L'aviateur ou l'aéronaute ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons, des reins et un système nerveux capables de supporter les effets de l'altitude et du vol prolongé;

e) *Examen des yeux.* — L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec les nécessités de ses fonctions. Aucun pilote ou officier navigateur ne doit avoir plus de deux dioptries d'hypermétropie latente et la coordi-

Calculations of azimuth.

Flight by dead reckoning, measure of the relative speed, drift, traverse table.

Chronometer, chronometer rate, comparisons.
Sextants, adjustments.
Nautical almanac.
Determination of positions by means of bearing and altitude of stars.
Knowledge of great circle navigation.

Aeronautical navigational instruments.

3. *General Knowledge:*
International rules for air and maritime navigation.
International air legislation.

Practical knowledge of meteorology and of weather charts.

Calcolo dell'azimut.

Navigazione stimata, misura della velocità relativa; deriva; tavole di correzione.

Cronometro; variazioni, correzioni e confronti.
Sestanti, loro correzione.
Almanacco nautico.
Determinazione del punto a mezzo di osservazioni di azimut e di altezza delle stelle.
Navigazione secondo i circoli massimi (Lossodromie).
Strumenti di navigazione aerea.

c) *Nozioni generali.*
Regolamenti internazionali per la navigazione aerea e marittima.
Legislazione aerea internazionale.

Nozioni pratiche di meteorologia e uso delle carte meteorologiche.

Section V.

Medical certificates.

International Medical Requirements for Air Navigation.

1. Every candidate before obtaining a licence as a pilot, navigator or engineer of aircraft engaged in public transport will present himself for examination by specially qualified medical men (flight surgeons), appointed by or acting under the authority of the contracting State.

2. Medical supervision, both for the selection and the maintenance of efficiency, shall be based upon the following requirements of mental and physical fitness:—
(a.) Good family, and personal history, with particular reference to nervous stability.
Absence of any mental, moral or physical defect which will interfere with flying efficiency.

(b.) The minimum age for pilots and navigators engaged in public transport shall be nineteen (19) years.
(c.) *General Surgical Examination.* The aeronaut must neither suffer from any wound, injury or operation nor possess any abnormality, congenital or otherwise, which will interfere with the efficient and safe handling of aircraft.

(b.) *General Medical Examination.* The aeronaut must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft. He must posses heart, lungs, kidneys and nervous system capable of withstanding the effects of altitude and also the effects of prolonged flight.
(e.) *Eye Examination.* The aeronaut must possess a degree of visual acuity compatible with the efficient performance of his duties. No pilot or navigator shall have more than two (2) dioptres of latent hypermetropia; muscle balance must be good

V.

Certificati medici.

Requisiti medici internazionali di attitudine alla navigazione aerea.

1. Per ottenere una patente o licenza di pilota, ufficiale di rotta, o motorista negli aeromobili impiegati per i trasporti pubblici, ogni candidato dovrà presentarsi alla visita di medici specialmente delegati o autorizzati a questo scopo dall'autorità dello Stato contraente del quale è cittadino.

2. Le visite mediche tanto per la scelta iniziale che per la revisione periodica del personale navigante dovranno constatare i seguenti requisiti di attitudine mentale e fisica:
a) Buoni antecedenti personali e di famiglia, e specialmente l'equilibrio del sistema nervoso. Assenza di ogni difetto mentale, morale o fisico che possa interessare la sicurezza della navigazione aerea.

b) L'età minima per i piloti e per gli ufficiali di rotta adibiti ai trasporti pubblici sarà di diciannove (19) anni.
c) *Visita chirurgica generale.* — L'aviatore o l'aeronauta non deve soffrire di alcuna ferita, non deve aver subito alcuna operazione nè presentare alcuna anormalità, congenita o acqui sita, che possa impedire la manovra efficiente e sicura dell'aeromobile.
d) *Visita medica generale.* — L'aviatore non deve soffrire di alcuna malattia o infermità che possa renderlo improvvisamente inatto alla manovra dell'aeromobile. Deve avere il cuore, i polmoni, i reni ed il sistema nervoso atti a sopportare gli effetti dell'alta quota e del volo prolungato.

e) *Esame degli occhi.* — L'aviatore deve avere un grado di acutezza visiva compatibile colle necessità delle sue funzioni. Nessun pilota o ufficiale di rotta deve avere più di due (2) diottrie di ipermetropia latente; la coordinazione muscolare deve

powinna być przystosowana do załamywania się światła; pole widzenia każdego oka i rozpoznawanie barw powinny być normalne.

f) Badanie uszu. — Ucho środkowe powinno być normalne; lotnik czy aeronauta powinien posiadać ostrość słuchu dostosowaną do potrzeb, wynikających z jego obowiązków.

g) Narząd przedsionkowy powinien być nienaruszony i nie wykazywać nadmiernej lub zbyt małej wrażliwości.

h) Badanie nosa i gardła. — Lotnik czy aeronauta powinien posiadać zupełną drożność kanałów nosowych i nie być dotkniętym żadnem poważnem cierpieniem, ostrem lub przewlekłem górnych dróg oddechowych.

3) Każde z Państw układających się ustali tymczasowo własne metody badania, dopóki szczegóły i warunki minimum wymagania nie będą w następstwie zatwierdzone na specjalnej konferencji przez delegatów - lekarzy, upoważnionych przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej.

4) Kandydatowi odpowiadającemu warunkom wyżej wymienionym wydaje się świadectwo lekarskie zdatności, które należy przedstawić w celu otrzymania pozwolenia na loty.

5) Celem sprawdzenia, czy uzdolnienie do żeglugi powietrznej nie zostało utracone, każdy lotnik czy aeronauta podlega badaniom okresowym najmniej co sześć miesięcy, a wyniki tych badań dołącza się do jego aktów osobistych. Również w razie choroby lub wypadku uzdolnienie jego do żeglugi powietrznej powinno być stwierdzone ponownie. Daty i wyniki tych badań dodatkowych powinny być wymienione w świadectwie pilota lub nawigatora.

6) Lotnik lub aeronauta, który przed ogłoszeniem niniejszej konwencji wykazał uzdolnienie do żeglugi powietrznej, dopóki je zachowa, nie będzie mógł być usuniętym z liczby personelu lotniczego, z tego jedynie powodu, że nie spełnił wszystkich wyżej wyszczególnionych warunków.

7) Każde z Państw układających się może, jeżeli uważa to za stosowne, obostrzyć wyżej wymienione warunki, w każdym jednak razie minimum wymaganych warunków powinno być utrzymane w komunikacji międzynarodowej.

nation musculaire doit être adaptée à la réfraction. Le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux;

f) *Examen des oreilles.* — L'oreille moyenne doit être normale. L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité auditive compatible avec les nécessités de ses fonctions;

g) L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable ou hypoexcitable;

h) *Examen du nez et de la gorge.* — L'aviateur ou l'aéronaute doit avoir une perméabilité nasale complète et n'être atteint d'aucune affection sérieuse, aiguë ou chronique, des voies respiratoires supérieures.

3. Chacun des États contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests employés aient été ultérieurement arrêtés, dans une Conférence spéciale, par les représentants médicaux autorisés de la Commission internationale de Navigation aérienne.

4. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un certificat médical favorable, qui devra être produit pour obtenir la licence.

5. En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne, chaque aviateur ou aéronaute sera périodiquement examiné, au moins tous les six mois, et les conclusions de cet examen seront jointes à son dossier. De même, en cas de maladie ou d'accident, son aptitude à la navigation aérienne doit être à nouveau reconnue. Les dates et les résultats de ces examens complémentaires seront mentionnés sur le brevet de pilote ou d'officier navigateur.

6. Un aviateur ou aéronaute qui, antérieurement à la présente Convention, aura fait ses preuves d'aptitude à la navigation aérienne ne pourra, tant qu'il aura conservé cette aptitude, être éliminé du personnel naviguant à raison de ce seul fait qu'il ne remplit pas toutes les conditions ci-dessus énoncées.

7. Chacun des États contractants peut, s'il le juge opportun, aggraver les conditions énoncées ci-dessus; mais, en tous cas, les conditions minima exigées doivent être maintenues pour le trafic international.

Załącznik F.

MIĘDZYNARODOWE MAPY I ZNAKI LOTNICZE.

Międzynarodowe mapy i znaki lotnicze powinny być sporządzone zgodnie z następującemi zasadami ogólnemi:

Rozdział I.

Mapy.

1) Ustanawia się dwa typy map lotniczych, a mianowicie pod nazwami „Mapy ogólne" i „Mapy normalne".

2) Mapy ogólne tak samo, jak mapy normalne, będą w zasadzie sporządzane według postanowień przyjętych przez Międzynarodowe konferencje urzę-

Annexe F.

CARTES INTERNATIONALES ET REPÈRES AÉRONAUTIQUES.

Les cartes internationales et les repères aéronautiques seront établis conformément aux règles générales suivantes:

Section I.

Cartes.

1. Il sera créé deux types de cartes aéronautiques, respectivement désignées ci-après sous les noms de „Cartes générales" et de „Carte normale".

2. Les cartes générales, aussi bien que la carte normale, seront en principe construites d'après les règles adoptées par les Conférences internationales

and commensurate with the refraction. He must have a good field of vision in each eye and must possess normal colour perception.

(f.) *Ear Examination.* — The middle ear must be healthy. The aeronaut must possess a degree of auditory acuity compatible with the efficient performance of his duties.

(g.) The vestibular mechanism must be intact and neither unduly hypersensitive or hyposensitive.

(h.) *Nose and Throat Examination.* — The aeronaut must possess free nasal air entry on either side and not suffer from serious acute or chronic affections of the upper respiratory tract.

3. Each contracting State shall for the present fix its own methods of examination until the detail of tests and the minimal standard of repuirements have been finally settled by the authorised medical representatives of the International Commission for Air Navigation.

4. The successful candidate will receive a medical certificate of acceptance, which must be produced before the licence can be issued.

5. In order to insure the maintenance of efficiency, every aeronaut shall be re-examined periodically, at least every six months, and the findings shall be attached to his original record. In case of illness or accident also, an aeronaut shall be re-examined and pronounced fit before resuming air duties. The date and result of each re-examination shall be recorded on the aeronaut's flying certificate.

6. No aeronaut who, before the date of the present Convention, has given proof of his flying ability, shall, so long as he retains such ability, be necessarily disqualified because he fails to fulfil all of of the above requirements.

7. Each contracting State may raise the conditions set forth above, as it deems fit, but these minimal requirements shall be maintained internationally.

essere buona e adattata alla rifrazione. Il campo visivo di ciascun occhio e la percezione dei colori devono essere normali.

f) *Esame dell'orecchio.*—L'orecchio medio deve essere normale. L'aviatore deve avere un grado di acutezza uditiva compatibile colle necessità delle sue funzioni.

g) *L'apparato vestibolare* deve essere intatto e non ipereccitabile nè ipoeccitabile.

h) *Esame del naso e della gola.* — L'aviatore o l'aeronauta deve aver una permeabilità nasale completa e non deve soffrire di alcuna affezione seria, grave o organica delle vie respiratorie superiori.

3. Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamente i propri metodi di esame fino a che i particolari del regolamento e i requisiti minimi uniformi non siano definitivamente stabiliti in una Conferenza speciale dai reppresentanti medici della Commissione internazionale di navigazione aerea.

4. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette riceverà un certificato medico favorerole, che dovrà essere presentato per ottenere la patente.

5. Per accertare la persistenza della sua attitudine alla navigazione aerea, ogni aviatore o aeronauta dovrà essere visitato periodicamente, almeno ogni sei mesi, e il risultato della visita allegato al certificato originale. In caso di malattia o di accidente, l'aviatore o l'aeronauta sarà visitato per constatarne l'attitudine a riprendere il servizio aereo. Le date ed i risultati delle nuove visite saranno iscritti sulle patenti di pilota o di ufficiale di rotta.

6. Nessu aviatore o aeronauta che abbia subito le prove di abilitazione al volo anteriormente alla presente convenzione, e finchè si mantenga atto al volo, potrà essere radiato dal personale navigante soltanto perchè non soddisfi a tutti i requisiti predetti.

7. Ogni Stato contraente può rendere più severe le condizioni sopra descritte, se lo ritiene opportuno, ma per il traffico internazionale saranno mantenuti questi requisiti minimi.

Annex F.

INTERNATIONAL AERONAUTICAL MAPS AND GROUND MARKINGS.

International maps shall be made and ground marks established in accordance with the following general principles:—

Section I.

Maps.

1. Two types of aeronautical maps shall be used. They are hereafter mentioned as general maps and local maps.

2. The index scheme for the aeronaucital maps, both general and local, shall be besed on the index scheme adopted for the „International

Allegato F.

CARTE AERONAUTICHE INTERNAZIONALI E SEGNALI AL SUOLO.

Le carte aeronautiche internazionali e i segnali al suolo saranno stabiliti secondo le norme generali seguenti.

I.

Carte.

1. Si useranno due tipi di carte aeronautiche rispettivamente indicati coi nomi di „carte generali" e „carta normale".

2. Le carte generali e la carta normale saranno in massima basate sul sistema adottato dalle Conferenze internazionali ufficiali, tenute a Londra nel

dowe, odbyte w Londynie w r. 1909 i w Paryżu w r. 1913 celem wydania „Mapy świata w skali jeden do miljona".

Uwaga: — Wyciąg z postanowień przyjętych przez Konfer ncję w Paryżu i Londynie:

Każdy arkusz mapy świata w skali jeden do miljona powinien być jednakowego formatu i obejmować 6° długości i 4° szerokości. Siatka składa się z południków, wykreślonych co 6° poczynając od Greenwich i równoleżników, wykreślonych co 4°, począwszy od równika.

60 „kolumn" południkowych o szerokości 6° winny być ponumerowane od 1 do 60, licząc od Greenwich na wschód.

Po obydwu stronach równika aż do 88° szerokości 22 strefy równoległe 4-ro stopniowej szerokości powinny być oznaczone 22 literami od A do V.

Oba koła biegunowe mają po 2° w promieniu i powinny być oznaczone literą Z.

Dla półkuli północnej każdy arkusz mapy ma znak utworzony z litery N, po której następuje litera strefy i numer kolumny, przecinających się w literze, o której mowa. Np. N. K. — 12.

Dla półkuli południowej literę początkową N. zastępuje się literą S. Np. S. L. — 28.

3) Długości, odległości, wysokości i głębokości powinny być wyrażane w metrach. Jednakże każde Państwo mieć będzie prawo oznaczyć te elementy dodatkowo w miarach narodowych.

4) Kolory i znaki umówione, zarówno jak i postanowienia przyjęte dla publikacji mapy świata w skali jeden do miljona, powinny być, w miarę możności, zastosowane i do międzynarodowych map lotniczych.

5) Dla „map ogólnych" powinien być zastosowany rzut Merkatora, a każdy stopień długości winien się równać trzem centymetrom. Południki i równoleżniki w jednakowych odstępach, w całych liczbach stopni, powinny być kreślone cienkiemi linjami, południk i równoleżniki, tworzące granice arkuszy mapy świata w skali jeden do miljona, powinny być grubsze. Opis arkuszy taki sam, jak dla arkuszy mapy świata w skali jeden do miljona.

6. Każda z map ogólnych powinna mieć tytuł w języku francuskim: „Carte générale aéronautique internationale" (patrz załączony wzór Nr. 1 do niniejszego), a u dołu tłumaczenie tego tytułu na język kraju, wydającego mapę. Mapa powinna również nosić właściwą nazwę geograficzną.

Każdy arkusz powinien zawierać przynajmniej następujące dane: ogólny obraz terenu i nazwy geograficzne, stacje radjotelegraficzne, latarnie morskie ze wskazaniem wysokości światła, widzialności jego na powierzchni morza, kolor i odstępy błysków, granice państwowe, strefy zakazane, główne drogi powietrzne, linje jednakowego magnetycznego odchylenia, odległość od bieguna południowego, długości i szerokości (patrz § 7) łącznie z podaniem na marginesie, odpowiednich odcinków mapy wszechświatowej w skali jeden do miljona; objaśnienie umówio-

officielles tenues à Londres en 1909 et à Paris en 1913, pour l'établissement de la „Carte du monde au millionième".

Note: — Extrait des résolutions adoptées par les Conférences de Londres et de Paris.

Les feuilles de la carte du monde au millionième embrassent uniformément 6 degrés en longitude et 4 degrés en latitude. Le canevas est formé par des méridiens tracés de 6 en 6 degrés à partir du méridien de Greenwich et par des parallèles tracés de 4 en 4 degrés à partir de l'Équateur.

Les 60 „fuseaux" méridiens, de 6 degrés de largeur, sont numérotés de 1 à 60 en partant de l'antiméridien de Greenwich et en marchant vers l'Est.

De chaque côté de l'Équateur et jusqu'à la latitude de 88°, les 22 zones parallèles succesives, de 4 degrés de hauteur, sont désignées par les 22 lettres de A à V.

Les deux calottes polaires, de deux degrés de rayon, sont marquées par la lettre Z.

Pour l'hémisphère Nord, chaque feuille de la carte porte un matricule formé de la lettre N suivie de la lettre de la zone et du numéro du fuseau qui se croisent sur la lettre en question. Ex.: N. K. — 12.

Pour l'hémisphère Sud, la lettre initiale N est remplacée par la lettre S. Ex.: S. L. — 28.

3. Les longueurs, distances, altitudes et profondeurs seront exprimées en mètres. Toutefois, chaque pays aura le droit d'y ajouter des mêmes éléments exprimés en unités nationales.

4. Les couleurs et signes conventionnels, ainsi que les arrangements pris pour la publication de la carte du monde au millionième, doivent, autant que possible, être employés pour les cartes aéronautiques internationales.

5. Pour les „cartes générales", on fera usage de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une longueur de 3 centimètres. Les méridiens et les parallèles à cotes rondes en degrés seront marqués en traits fins; ceux formant les limites de feuilles de la carte du monde au millionième seront renforcés. La désignation de ces dernières feuilles sera celle employé sur la carte au millionième.

6. Chacune des cartes générales portera, en français, le titre: „Carte générale aéronautique internationale" (Voir la planche spécimen I, ci-jointe) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Elle portera également un nom géographique approprié.

Chaque feuille portera au moins les renseignements ci-après: Physionomie générale du terrain et noms géographiques, stations de radiotélégraphie, phares maritimes, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats; frontières nationales; zones interdites; principales routes aériennes; lignes d'égale déclinaison magnétique; distances au Pôle sud; latitudes et longitudes (Voir paragraphe 7°) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la carte du monde au millionième; la

1 : 1,000.000 scale map" by the official International Congress convened for the purpose in London in 1909 and in Paris in 1913.

Note. — Extract from the resolutions adopted by the Conferences at London and Paris.

The sheets of the international 1 : 1,000,000 scale map shall include 6 degrees of longitude and 4 degrees of latitude. The limiting meridians of the sheets shall be at successive intervals, reckoning from Greenwich, of 6 degrees; and the limiting parallels, reckoning from the Equator. shall be at successive intervals of 4 degrees.

The longitudinal sectors, from longitude 180° E. or W. of Greenwich, are given numbers from 1 to 60, increasing in an easterly direction.

The 22 zones, of 4 degrees in depth, extending from the Equator on each side to 88° latitude, are given letters from A to V.

The polar areas, extending for 2 degrees, are lettered Z.

In the northern hemisphere, each sheet shall bear a descriptive symbol composed of the letter N— followed by the zone letter and sector number corresponding to its position, thus : N. K. — 12.

In the southern hemisphere, the letter S shall replace the letter N. Example : S. L. — 28.

3. The metre shall be used as the standard of measurement for lenghts, distances, heights and depths, reserving for each nation the right to add figures expressing these quantities in its own units.

4. The colours, symbols and arrangements for production adopted for the International 1 : 1,000,000 scale map shall be used as far as practicable on the aeronautical maps.

5. The general maps shall be drawn on Mercator's projection and shall be to a shale of one degree of longitude equals three centimetres. The general maps shall have marked on them in fine lines the meridians and parallels of each degree and the meridians and parallels limiting the unit sections of the 1 : 1,000,000 map shall be accentuated. The same designation of unit sections shall be used as for the 1 : 1,000,000 map.

6. Each general (Mercator) map shall bear the French heading Carte Générale Aéronautique Internationale (see the conventional sign plate figure 1), and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the map. It shall also bear an appropriate geographical name.

Each sheet shall show at least the following: principal physical features and geographical names, wireless stations, marine light houses (height and range at sea level, colour and character of the light); national frontiers, prohibited areas, principal air routes, lines of equal magnetic variation, South Polar distance, latitude, old and new notation of longitude (see paragraph 7), with an outer margin containing letters and numbers referring to the index of the 1 : 1,000,000 map, legend of symbols in English or French and in the language of the country publis-

1909 e a Parigi nel 1913 per la „carta mondiale" al milionesimo.

Nota. — Estratto delle conclusioni adottate dalle Conferenze di Londra e di Parigi.

I fogli della carta mondiale, scala 1 : 1,000,000, comprendono ciascuno 6 gradi di longitudine e 4 gradi di latitudine. Il reticolato è formato dai meridiani tracciati di 6 in 6 gradi a partire dal meridiano di Greenwich e dai paralleli di 4 in 4 gradi a partire dall'equatore.

I 60 fusi meridiani di 6 gradi di apertura sono numerati da 1 a 60 a partire dall'antimeridiano di Greenwich, verso l'est.

Al nord e al sud dell'equatore, sino alla latitudine di 88° le 22 zone parallele successive di 4 gradi di larghezza sono indicate colle 22 lettere dell'alfabeto da A a V.

Le due calotte polari, di 2 gradi di raggio, sono indicate colla lettera Z.

Nell'emisfero settentrionale, ogni foglio porta un segno distintivo composto dalla lettera N seguito dalla lettera della zona e dal numero del fuso corrispondenti alla sua posizione. Es: N. K. — 12.

Nell'emisfero meridionale, la lettera S sostituisce la lettera N. Es.: S. L. — 28.

3. Le lunghezze, le distanze, le altezze e le profondità saranno espresse in metri, riservando ad ogni paese il diritto di aggiungere le cifre che esprimono tali quantità nei propri sistemi di misura.

4. I colori, i segni convenzionali e le disposizioni prese per la pubblicazione della carta mondiale al milionesimo saranno usati, per quanto è possibile, nelle carte aeronautiche internazionali.

5. Le carte generali saranno disegnate nella proiezione di „Mercatore" e nella scala per la quale un grado di longitudine corrisponde a 3 centimetri. Sulle carte generali saranno segnati con linea fine i meridiani e i paralleli di grado in grado; i meridiani e i paralleli che limitano i fogli della carta mondiale al milionesimo saranno rinforzati. La indicazione dei fogli sarà quella usata per la carta al milionesimo.

6. Ogni carta generale (Mercatore) porterà l'iniestazione in francese: „Carte générale aéronautique internationale" (vedi tavola I, allegata) e al disotto la traduzione di tale intestazione nella lingua del paese editore della carta. Sarà pure distinta con un nome geografico adatto.

Ogni foglio porterà almeno i seguenti dati: con l'altezza portata al livello del mare, colore e cageografici, stazioni di radiotelegrafià; fari marittimi, con l'altezza portata al livello del mare, colore e caratteri della luce; confini nazionali; zone vietate; principali rotte aeree; linee isocline o di eguale declinazione magnetica; distanza del polo sud; latitudine; nuova e vecchia notazione della longitudine (vedi paragrafo 7), e sul margine i numeri dei fusi e le lettere delle zone della carta del mondo al milionesimo; leggenda dei segni convenzionali in in-

nych znaków w języki francuskim lub angielskim i w języku kraju, wydającego mapę, nazwę zakładu wydającego mapę; datę wydania pierwszego i następnych.

7) „Mapa normalna" powinna być opracowaną w podziałce 1 : 200.000.

(Uwaga: — Dla krajów o małem zaludnieniu, podziałka zależnie od wypadku, może być 1 : 500.000 albo 1:1.000.000).

légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la carte; le nom de l'établissement éditeur de la carte; la date de la publication et des éditions successives.

7. La „carte normale" sera établie à l'échelle du 200.000me.

(Note: — Pour les pays à population clairsemée, l'échelle pourra toutefois, suivant le cas, être celle du 500.000me, ou même celle du 1.000.000me).

Oprócz zwykłej numeracji długości i szerokości, arkusze mapy normalnej powinny zawierać, ujęte w prostokąty, nowe współrzędne geodezyjne, a mianowicie: z jednej strony odległość kątową od bieguna południowego, od 0° w górę aż do 180° do bieguna północnego, a z drugiej strony nową długość, odniesioną do przeciw południka Greenwich, uważanego za początkowy, licząc od 0° do 360° w kierunku wschodnim.

Outre la chiffraison habituelle des longitudes et des latitudes, les feuilles de la carte normale porteront, encadrées dans des rectangles, de nouvelles coordonnées géodésiques, savoir: d'une part, la distance angulaire au pôle sud, croissant de 0° jusqu'à 180° au pôle nord et, d'autre part, la nouvelle longitude, rapportée à l'antiméridien de Greenwich pris comme origine, et comptée de 0° à 360° en marchant toujours vers l'Est.

8) Każdy z arkuszy mapy normalnej powinien być zatytułowany po francusku: „Carte normale aéronautique internationale" (patrz tablicę z wzorami II, załączoną do niniejszego), a pod spodem tłumaczenie tego tytułu w języku kraju, wydającego mapę. Każdy arkusz powinien zawierać: jeden stopień szerokości i jeden stopień długości. Arkusz powinien być oznaczony nazwą najważniejszej miejscowości, która na nim została oznaczona oraz nowemi współrzędnemi (patrz § 7), kąta południowo-zachodniego arkusza, a odległość od bieguna winna być zapisaną na pierwszem miejscu, liczby zaś ilości stopni wypisane pismem grubszem.

Przykłady: — Arkusz ograniczony od południa równoleżnikiem 49° (odpowiadający 130° odległości od bieguna południowego), a od zachodu południkiem 2° E (odpowiadający 182° nowej długości) będzie nosił numerację: 139—182.

Podobnież arkusz ograniczony od południa przez równoleżnik 36° S (odpowiadający odległości południowo-biegunowej 54°), a od zachodu przez południk 7° W (to jest 173° nowej długości) będzie nosił numerację: 54 — 173.

8. Chacune des feuilles de la carte normale portera, en français, le titre: „Carte normale aéronautique internationale" (voir la planche spécimen II, ci-jointe) et, au -dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Chaque feuille embrassera un degré en longitude et un degré en latitude. Elle sera désignée par le nom de la localité la plus importante marquée sur la feuille et par les nouvelles coordonnées (voir paragraphe 7°), de l'angle sud-ouest de celle-ci, la distance polaire étant écrite en premier lieu et les nombres des unités de degrés des deux coordonnées étant figurés en caractères plus gros.

Exemples: — La feuille limitée au Sud par le parallèle de 49° (correspondant à 139° de distance au pôle Sud) et à l'Ouest par le méridien de 2° E (correspondant à 182° de nouvelle longitude) sera numérotée 139 — 182.

De même, la feuille limitée au Sud par le parallèle de 36° S (correspondant à une distance polaire australe de 54°) et à l'Ouest par le méridien de 7° W (soit 173° pour la nouvelle longitude) sera numérotée: 54 — 173.

9) Każdy arkusz mapy normalnej powinien zawierać o ile te dane są wiadome:

a) wewnątrz ramki: siatkę południków i równoleżników, co 20 minut, drogi, podzielone na dwie klasy według stopnia ich widzialności dla lotnika; wszelkie koleje, miasta i miasteczka z podaniem ich konturu, kierunku, przechodzących przez nie głównych dróg publicznych, wsie oznaczone w ten sam sposób, a jeżeli to jest niemożliwe, to tylko małem kółkiem, zarys ogólny systemu wodnego naziemnego; rejony zalesione i wszelkie inne części powierzchni, nienadające się do lądowania; lotniska, hangary dla sterowców; zakłady dla napełniania balonów; tereny, przystosowane do lądowania na ziemi i wodzie; stałe znaki lotnicze, latarnie lądowe i stałe światła dla żeglugi powietrznej, latarnie morskie z oznaczeniem wysokości światła, promienia widzialności na powierzchni morza, koloru światła i odstępów błysków; stacje radjotelegraficzne, stacje meteorologiczne; przewody powietrzne; przedmioty, mogące służyć jako punkty orjentacyjne, granice państwo-

9. Chacune des feuilles de la carte normale portera, autant que ces éléments sont connus:

a) Dans l'intérieur même du cadre: les tracés de 20' en 20' des méridiens et des parallèles; les routes, divisées en deux classes d'après leur degré de visibilité pour les aviateurs; les chemins de fer de toutes classes; les villes et bourgs, avec leur contour et le tracé des principales voies publiques les traversant; les villages, avec les mêmes indications, s'il est possible, ou, autrement, marqués par un petit cercle; les principaux traits du système hydrographique superficiel; les régions boisées et toutes autres surfaces impropres à l'atterrissage; les aéroplaces, les hangars pour dirigeables; les installations pour le gonflement des ballons; les terrains d'atterrissage préparés sur terre et sur l'eau; les repères aéronautiques; les phares terrestres et feux fixes de navigation; les phares maritimes, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats); les stations de radiotélégraphie; les stations météorologiques; les lignes aérien-

hing the maps, publisher's name and date of publication and of successive editions.

7. The local maps shall be drawn to a scale of 1 : 200,000.

Note. — For local aeronautical maps of sparsely inhabited countries, the scale of 1 : 500,000 or 1 : 1,000,000, as appropriate, may be used.

In addition to the customary latitude and longitude notations, the local aeronautical maps shall bear numbers enclosed in rectangles, corresponding to a new system of co-ordinate reckoning based on the antimeridian of Greenwich and the South Pole. The new grid reckoning, with regard to latitude, shall commence with the South Pole as zero and increase nortward by degrees and minutes to 180° at the North Pole, and with regard to longitude shall commence with the antimeridian of Greenwich as zero and run eastward by degrees and minutes to 360°.

8. Each unit sheet of the local aeronautical maps shall bear the French heading Carte Normale Aéronautique Internationale (see the conventional sign plate figure 2) and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the map. It shall comprise one degree of latitude and one degree of longitude and shall be designated by a locality name and by the new co-ordinates (described in paragraph 7) of the southwest corner of the sheet, the unit digits being accentuated. In these designating co-ordinates, the figures referring to the South Polar distance shall invariably be written first.

Examples: The sheet whose southern boundary is 49° N. (i.e. 139° South Polar distance) and western boundary 2° E. (i.e. 182° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 139 — 182.

Or the sheet whose southern boundary is 36° S. (i.e. 54° South Polar distance) and western boundary 7° W. (i.e. 173° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 54 — 173.

9. The local aeronautical unit sheets shall show, as far as the data is known, the following: —

(a.) *Within the limiting Meridians and Parallels.* Twenty-minute projection grid; roads divided into two classes according to their relative visibility from the air; railways of all kinds; cities and towns in outline and the plan of the principal public roads crossing them (villages similarly if practicable, otherwise their positions indicated); principal features of the surface water system; woodlands and other areas unsuitable for landing, aerodromes, hangars for airships, plants for balloon inflation, permanent landing places on ground and water, aeronautical ground marks; beacons and fixed navigational lights; marine lighthouses height, range at sea level, colour and character of the light; wireless stations, meteorologicall stations, overhead electric power lines; remarkable objects; national frontiers; the frontier crossings for customs purposes prescribed by Annex H (art. 2); prohibited areas; principal air routes; names of important bodies of water; towns, and important

glese o in francese e nella lingua del paese editore; nome dell'editore; data della pubblicazione e delle edizioni successive.

7. La carta normale sarà fatta nella scala 1 : 200,000.

Nota. — Per la carta normale aeronautica dei paesi scarsamente abitati, la scala potrà essere, a seconda dei casi, quella di 1 : 500,000 o di 1 : 1,000,000.

Oltre alle notazioni abituali di latitudine e di longitudine, i fogli della carta normale aeronautica porteranno, chiuse in rettangoli, le nuove coordinate geodetiche, cioè la distanza angolare dal polo sud, preso come origine e crescente da 0° a 180°, al polo nord, e la nuova longitudine, riferita all'antimeridiano di Greenwich, preso come origine e contata da 0° a 360° andando verso est.

8. Ogni foglio unitario della carta normale porterà l'intestazione in francese „*Carte normale aéronautique internationale*" (vedi tavola II, allegata) e al diostto la sua traduzione nella lingua del paese editore.

Ogni foglio comprenderà un grado di latitudine e un grado di longitudine, e sarà distinto col nome della località più importante riportata sul foglio e colle nuove coordinate (vedi paragrafo 7) dell'angolo sud-ovest del foglio; la distanza polare sarà sempre scritta la prima, e i numeri delle unità di grado delle due coordinate saranno scritti in caratteri più grossi.

Esempi: Il foglio limitato a sud dal parallelo 49° N (corrispondente a 139° di distanza dal polo sud) e ad occidente dal meridiano 2° E (ossia 182° della nuova longitudine) sarà numerato 139 - 182.

Analogamente, il foglio limitato a sud dal parallelo 36° S (corrispondente a 54° di distanza dal polo sud) e ad occidente dal meridiano 7° W (cioé 173° dall'antimeridiano di Greenwich) sarà numerato 54 - 173.

9. I fogli della carta normale porteranno, se questi elementi sono noti:

a) nell'interno del quadro: il reticolato di 20' in 20' dei meridiani e dei paralleli; le strade divise in due classi secondo il loro grado di visibilità dall' alto; le ferrovie di tutte le specie; le città e i paesi col loro contorno e il tracciato delle strade pubbliche che le traversano; i villaggi in modo analogo se è possibile, altrimenti indicati con un cerchio; caratteristiche principali del sistema idrografico alla superficie; forestè ed altre zone inadatte all'atterramento; aeroporti, hangars per i dirigibili, impianti per il gonfiamento dei palloni; stazioni d'atterramento permanenti sulla terra e sull'acqua; segnali aeronautici al suolo; fari terrestri e fanali fissi di navigazione; fari marittimi (altezza, portata al livello del mare, colore e caratteri della luce); stazioni di radiotelegrafia; stazioni meteorologiche; conduttore elettriche aeree; oggetti notevoli; confini nazionali colle zone di entrata doganali previste all'allegato H art. 2); zone vietate; rotte aeree principali; nomi

we z bramami celnemi wlotu, przewidzianemi w Dodatku II (art. 2); strefy zakazane, główne linje komunikacji powietrznej; nazwy głównych kompleksów wód; miasta i miasteczka, wzniesienia terenu, przedstawione zapomocą cieniowania i cechy wysokości, w owalu punktów najwyższych.

Przykład: (712)

b) Na marginesach: tytuł zawierający matrykułę arkusza, nazwę miejscowości wybranej dla jego oznaczenia, skalę z podziałką minutową, nazwy arkuszy przyległych; szerokości i odległości bieguna południowego; odległości dawne i nowe (patrz § 7); podziałkę odległości w kilometrach; objaśnienie znaków umówionych w języku francuskim lub angielskim i w języku kraju wydającego mapę; diagram średniego odchylenia igły magnesowej na rozciągłości danego arkusza; skorowidz, podający skrócone numery danego arkusza i 8 arkuszy przyległych bokami lub kątami; jako też granice i nazwy krajów, częściowo na tych arkuszach przedstawionych; nazwę zakładu, który dany arkusz opracował i datę wydania.

10) Na mapie ogólnej i na arkuszach map normalnych tytuły, notatki marginesowe, diagramy i objaśnienia powinny być zgodne z wzorami załączonemi do niniejszego.

11) W pierwszym rzędzie powinny być wydane mapy ogólne oraz arkusze mapy normalnej, jako też przewodniki tych szlaków powietrznych, które zostaną ewentualnie ustalone w następstwie umów międzynarodowych.

Uwaga: — Z uwagi na możliwe niedokładności i pomyłki przy sporządzaniu map lotniczych, stosując zwykłe metody topograficzne, zaleca się usilnie zbieranie danych zapomocą wywiadów powietrznych, czynionych wzdłuż najważniejszych szlaków powietrznych, w celu zgromadzenia niezbędnych informacyj, które należy podać na mapie do użytku pilotów.

Rozdział II.

Powszechny system znaków lotniczych.

1) Stałe znaki lotnicze, umieszczone na ziemi i na dachach budynków, powinny zgadzać się co do numeracji i granic z arkuszami normalnej międzynarodowej mapy lotniczej. W tym celu każdy z tych znaków powinien wskazywać (patrz niżej podane szkice):

a) Skrót numeru arkusza, na którym się znajduje;

b) Podobiznę ramy tego arkusza w formie połowy prostokątu, którego krótkie boki skierowane są z północy ku południowi, a bok otwarty znajduje się po stronie północnej, jeśli znak stały znajduje się na południowej, a ku południowi, jeśli znak znajduje się na połowie północnej arkusza;

c) Duży punkt wskazujący w przybliżeniu położenie stałego znaku na odpowiednim pół arkuszu.

nes de transport d'énergie électrique; les objets remarquables; les frontières nationales avec les entrées douanières prévues à l'Annexe H (art. 2); les zones interdites; les principales routes aériennes; les noms des principales nappes d'eau; les villes et bourgs; le relief du sol, figuré par un estompage, et les cotes d'altitude entourées d'un ovale pour les points culminants. Ex.: (712)

b) Dans les marges: un titre comprenant le matricule de la feuille, le nom de la localité choisie pour la désigner; une échelle en bordure, graduée en minutes; les noms des feuilles adjacentes; les latitudes et les distances au Pôle Sud; les longitudes anciennes et nouvelles; (voir paragraphe 7°); l'échelle des distances, graduée en kilomètres; la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la carte; un diagramme figurant la déclinaison magnétique moyenne dans l'étendue de la feuille; un cartouche donnant les numéros abrégés de la feuille considérée et des huit feuilles adjacentes par les côtés ou par les angles, ainsi que les frontières et les noms des pays partiellement représentés sur ces feuilles; le nom de l'établissement éditeur de la feuille et la date de sa publication.

10. Sur les cartes générales et sur les feuilles de la carte normale, les titres, notations marginales, diagrammes et légendes, seront conformes aux modèles ci-annexés. (Planches I et II).

11. On éditera, en premier lieu, les cartes générales et les feuilles de la carte normale ainsi que les guides intéressant les routes aériennes éventuellement fixées à la suite d'accords internationaux.

Note: — Étant données les confusions et les erreurs auxquelles l'emploi des procédés topographiques habituels peut prêter pour la confection des cartes aéronautiques, il est fortement recommandé de recueillir, au moyen de reconnaissances aériennes, effectuées le long des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.

Section II.

Système universel de repères aéronautiques.

1. Les repères aéronautiques établis sur le sol ou sur les toits d'édifices devront comporter une référence numérique et graphique avec les feuilles de la carte normale aéronautique internationale. A cet effet, chacun de ces repères montrera (voir les croquis ci-après):

a) Le numéro abrégé de la feuille où il se trouve;

b) La figuration du cadre même de cette feuille, sous la forme d'un demi-rectangle dont les petits côtés sont orientés Nord-Sud et qui reste ouvert, au Nord si le repère se trouve dans la moitié Sud, ou au Sud si le repère se trouve dans la moitié Nord;

c) Un gros point indiquant, d'une manière approchée, la situation relative du repère dans la demi-feuille correspondante.

villages; the topographical relief by shadingand figures indicating heights, the most important of which to be surrounded by an oval ring as (712);

delle distese più importanti di acqua; città e villaggi importanti; rilievo topografico, con ombre tenui e quote di altezza circondate da un ovale per i punti culminant.; e.: (712);

(b.) *Outside the limiting Meridians and Parallels.* — A title, consisting of the name designating the locality and the index numbers of the sheet; a border scale graduated to minutes; the names of the neighbouring sheets; latitude, South Polar distance, old and new notation of langitude (see paragraph 7); scale of kilometres; legend of symbols in English or French and in the language of the country publishing the map; magnetic variation diagram; key map showing abridged numbers of the sheet concerned and the eight surrounding sheets; frontiers and the names of the countries, parts of which are embraced by the key map; publisher's name and date of publication.

b) nei margini: il titolo, che comprende il nome della località scelta per individuare il foglio e i numeri di matricola del foglio; scala a margine graduata in minuti; nomi dei fogli adiacenti, latitudine e distanza dal polo Sud, notazioni vecchia e nuova della longitudine (vedi paragrafo 7), scala in chilometri, leggenda dei segni convenzionali in inglese o in francese e nella lingua del pease editore della carta; diagramma della declinazione magnetica, cartina indicante i numeri abbreviati del foglio in questione e degli 8 fogli che lo circondano coi confini e i nomi dei paesi parzialmente rappresentati su detti fogli; nome dell'editore data di pubblicazione.

10. The forms of the general and local maps, titles, marginal notations, diagrams and legends, shall be as shown by the accompanying illustrations.

11. The general and local aeronautical maps and guide books of the areas traversed by the most important routes which may be established by international agreement shall be prepared first.

Note. — On account of the inadequacy of the usual methods of topographic mapping for making aeronautical maps, it is strongly recommended that steps be taken to survey from the air the areas along the most important international routes. Such surveys would furnish indispensable information regarding the features necessary to be shown on the maps the aviator is to use.

10. Sulle carte generali e sui fogli della carta normale, i titoli, le notazioni in margine, i diagrammi e le leggende saranno conformi ai modelli allegati (tavola 1 e 2).

11. Le carte aeronautiche generali, i fogli della carta normale, le guide delle zone traversate dalle rotte aeree più importanti stabilite per accordi internazionali avranno la recedenza nella loro preparazione.

Nota. — Per la confusione e gli errori cui possono dar luogo gli ordinari metodi topografici nella preparazione delle carte aeronautiche, si raccomanda vivamente di raccogliere per mezzo di ricognizioni aeree delle zone lungo le rotte internazionali più importanti le informazioni indispensabili circa le caratteristiche che bisognerebbe far comparire sulle carte impiegate dagli aviatori.

II.

Universal system of ground marks.

1. All ground marks shall conform with the scheme of numbering adopted for the unit sheets of the local international aeronautical maps.

For this purpose each mark shall shew (see the diagrams):—

(a) The abridged number which designates the sheet within which it lies;

(b) An open rectangle, whose short sides shall be oriented north-south; the frames shall be open towards the opposite half of the unit sheet;

(c) A dot indicating the aprroximate position of the mark on the north or south half of the corresponding unit sheet.

II.

Sistema universale dei segnali al suolo.

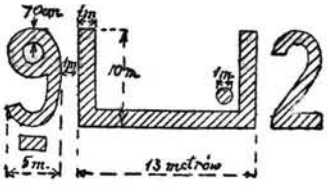
1. I segnali aeronautici sistemati al suolo o sui tetti dovranno contenere un riferimento numerico e grafico coi fogli della carta aeronautica normale internazionale.

A questo scopo ogni segnale porterá (vedi schizzi allegati):

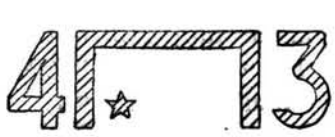
a) il numero abbreviato dell foglio nel quale trovasi;

b) un mezzo rettangolo, coi lati brevi orientati in direzione nord-sud, aperto verso il nord se il segnale si trova nella metà inferiore, e verso il sud se il segnale si trova nella metà superiore del foglio.

c) un grosso punto indicante la sua posizione approssimativa nella metà settentrionale o meridionale del foglio.



Znak znajdujący się w dolnej połowie arkusza 92 krótkie boki są skierowane z północy ku południowi).



Znak znajdujący się w górnej połowie arkusza.

Dwie liczby stanowiące skrócony numer arkusza powinny być umieszczone bądź przy stronach bocznych, bądź ponad lub pod półprostokątem, byle nie wewnątrz.

Gdy kilka stałych znaków będzie rozmieszczonych dość blisko jedne od drugich tak, iż mogą wprowadzić w błąd, należy dla odróżnienia ich użyć, zamiast punktu okrągłego, znaku o formie kwadratowej, trójkątnej lub w kształcie gwiazdy.

Prostokątna rama i liczby powinny posiadać rozmiary co najmniej takie, jak wskazane na wyżej podanym szkicu.

2) Znaki lotnicze powinny być przedewszystkiem rozmieszczone wzdłuż ustalonych międzynarodowych dróg powietrznych.

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

Załącznik G.

ZBIERANIE I UDZIELANIE INFORMACYJ METEOROLOGICZNYCH.

1. *Rodzaj i treść informacyj meteorologicznych, które powinny być dostarczane przez umawiające się Państwa.*

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

Te dane statystyczne powinny zawierać:

a) analizę i zestawienie wiadomości meteorologicznych za czas ubiegły,

b) zestawienie obserwacyj bieżących.

B. „Wiadomości bieżące", przeznaczone:

a) do prowadzenia rejestru bieżącego o stanie pogody,

b) do przewidywania stanu pogody.

Te wiadomości bieżące zawierają:

1. Wyniki spostrzeżeń codziennych;

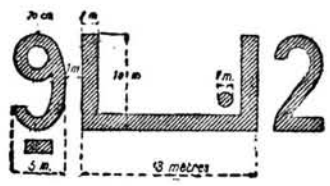
2. Wykaz stacyj meteorologicznych, w których spostrzeżenia te zostały dokonane.

C. „Przewidywania" sporządzane w celu wskazania zainteresowanym gdzie i kiedy lot jest możliwy, jak również najlepszych warunków, w których lot może być wykonany.

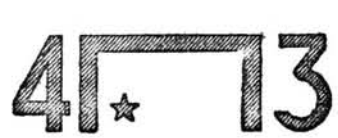
Przewidywania te obejmują stan warunków oczekiwanych, a mianowicie:

a) „Przewidywania krótkoterminowe" najbliższe na trzy do czterech godzin;

b) „Przewidywania normalne" na najbliższe dwadzieścia do trzydziestu godzin;



Repère situé dans la moitié inférieure de la feuille 92. (Les petits côtés sont orientés Nord-Sud).



Repère situé dans la moitié supérieure de la feuille.

Les deux chiffres formant le numéro abrégé de la feuille doivent être placés, soit contre les côtés latéraux, soit au-dessus ou au-dessous du demi-rectangle, mais jamais à l'intérieur.

Lorsque plusieurs repères seront situés assez près les uns des autres pour pouvoir prêter à confusion, on pourra, pour les distinguer, employer, au lieu du point rond, un point carré, triangulaire ou en forme d'étoile.

Le cadre rectangulaire et les chiffres devront avoir au moins les dimensions indiquées sur les croquis ci-dessus.

2. Des repères aéronautiques devront être spécialement établis le long des routes aériennes internationales adoptées.

Note: — Les mesures utiles à prendre pour l'éclairage nocturne éventuel des repéres aéronautiques seront ultérieurement fixées, à la suite d'expériences, par les soins de la Commission internationale de Navigation Aérienne.

Annexe G.

RÉUNION ET DISTRIBUTION D'INFORMATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

1. *Nature et objet des informations météorologiques à fournir par les Etats contractants.*

A. „Données statistiques", ayant pour but d'indiquer le degré de sécurité des différentes routes et aérodromes pour les divers types d'aéronefs.

Ces données statistiques comportent:

a) des analyses et sommaires de relevés d'informations météorologiques se reférant au passé;

b) des sommaires d'observations courantes.

B. „Informations courantes", destinées:

a) à la tenue d'un registre courant sur l'état de l'atmosphère;

b) à faire des prévisions de temps.

Ces informations courantes comprennent:

1. Les résultats des observations journalières.

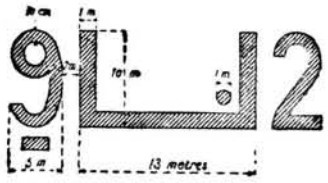
2. Les listes des stations météorologiques où ces observations ont été faites.

C. „Prévisions", établies dans le but d'indiquer aux intéressés où et quand le vol est possible, ainsi que les meilleures conditions dans lesquelles il peut être effectué.

Ces prévisions représentent l'état des conditions prévues, savoir:

a) „Prévision à courte échéance", pour les trois ou quatre heures suivantes.

b) „Prévision normale", pour les vingt ou trente heures suivantes.



Arrengement of mark for south half of unit cheet.
The short sides of the frame shall oriented tru north south.

Arrangement of mark for north half of unit sheet having the same orientation of short sides.

The numbers shall be placed close to the frame at the top, bottom or sides, but not inside.

Where marks are placed so close to each other as to admit of possible confusion, the round dot may be replaced by a square, triangular or star-shaped dot.

It is recommended that the minimum dimensions of the marks be those indicated in the sketches.

2. Special attention shall be given to the distribution of marks along chosen international routes.

Note. — Steps to establish suitable marks for landing at night shall be eventually taken, in accordance with the decision of the International Commission for Air Navigation.

Annex G.

COLLECTION AND DISSEMINATION OF METEOROLOGICAL INFORMATION.

1. Nature and object of meteoroligical information to be furnished by Contracting States: —

A) „Statistical" is required of the purpose of indicating the degree of safety and convenience of different routes or aerodromes for different types of aircraft.

It consists of:—

a) Analysis and summaries of past meteorological records.

b) Summaries of current observations.

B) „Current" is required for the purpose of:—

a) Keeping a current record of the weather.

b) Making forecasts.

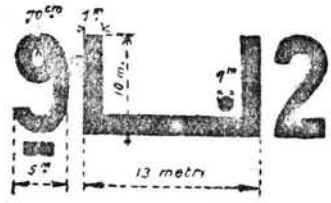
It consists of:—

1. The results of daily observations,
2. Lists of active stations at which these observations are taken.

C) „Forecasts" are for the purpose of telling all concerned when and where flying is possible and the best conditions for the same. They are statements of conditions anticipated:—

a) „Short period" during the next three of four hours.

b) „Normal" during the next 20 to 30 hours.



Segnale situato nella metà inferiore del foglio 92.
I lati minori sono orientati per nord-sud.

Segnale situato nella meta superfore del foglio 43.

Le due cifre costituenti il numero abbreviato del foglio devono essere poste ai lati dell'semi-rettangolo, al disopra o al disotto, mai all'interno.

Se più segnali sono disposti talmente vicini da poter creare confusione, si potrà, per distinguerli, sostituire il punto rotondo con un punto a triangolo o a stella.

Si raccomanda che le dimensioni minime dei segnali siano quelle indicate negli schizzi.

2. I segnali aeronautici saranno specialmente stabiliti lungo le rotte aeree internazionali adottate.

Nota. — Le disposizioni ulteriori per l'illuminazione notturna dei segnali aeronautici saranno studiate, in base all'esperienza, dalla Commissione internazionale di navigazione aerea.

Allegato G.

RACCOLTA E DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI METEOROLOGICHE.

1. Natura e oggetto delle informazioni meteorologiche da fornirsi dagli Stati contraenti:

A. „Dati statistici" allo scopo di indicare il grado di sicurezza delle differenti rotte o degli aeroporti per i vari tipi di aeromobili. I dati statistici sono costituiti da:

a) analisi e riassunti dei rapporti meteorologici del tempo trascorso;

b) riassunti delle osservazioni normali.

B. „Informazioni normali" allo scopo di:

a) mantenere un registro di osservazioni periodiche dello stato dell'atmosfera;

b) fare previsioni del tempo;

Le informazioni normali comprendono:

1. risultati delle osservazioni quotidiane.
2. elenchi delle stazioni meteorologiche in esercizio nelle quali tali osservazioni sono fatte.

C. „Previsioni" allo scopo di indicare agli interessati quando e dove è possibile il volo e le migliori condizioni nelle quali può essere effettuato. Queste previsioni rappresentano lo stato delle condizioni previste e sono:

a) „a breve scandenza" se si riferiscono alle 3 o 4 ore seguenti;

b) normali" se si riferiscono alle 20 o 30 ore seguenti;

c) „Przewidywania długoterminowe" na najbliższe dwa do trzech dni;

d) „Przewidywania drogi" warstw atmosfery w odniesieniu do poszczególnych stref i kierunków w ciągu najbliższych sześciu godzin.

2. *Porządek postępowania oraz terminy dostarczania różnego rodzaju informacyj.*

A. „Dane statystyczne" dostarczane będą przez Centralne Biuro meteorologiczne, w sprawach dotyczących wiadomości ogólnych, a mianowicie:

a) co do analizy i zestawienia wiadomości za czas ubiegły przez wydawanie specjalnych zeszytów, (list, karnetów) zawierających wywody średnie częstotliwości i wartości skrajne głównych danych meteorologicznych, z dołączeniem map i diagramów; uwzględnić należy przedewszystkiem dane odnoszące się do przestrzeni znanych, celem podania do wiadomości ich odrębności z punktu widzenia meteorologicznego;

b) zestawienie obserwacyj bieżących przez ogłaszanie co miesiąc wyciągów z danych każdego miesiąca.

B. „Wiadomości bieżące" powinny być przesyłane z jednego biura meteorologicznego do drugiego, a mianowicie:

a) wyniki obserwacyj codziennych, przesyłane telegraficznie:

1) w komunikatach regularnych podawanych w godzinach ustalonych (patrz Dodatek I);

2) w komunikatach specjalnych, jeśli ich zażądano w danym czasie (patrz Dodatek II);

b) spis stacyj, o ile zachodzi potrzeba informowania innych krajów o miejscach, w których czynione są obserwacje, lub podania szczegółów miejscowych i topograficznych, wpływających na warunki atmosferyczne każdej stacji.

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

Dodatek I.

Komunikaty stałe.

Komunikaty te są dwojakiego rodzaju, a mianowicie:

1. Komunikaty poszczególne.
2. Komunikaty zbiorowe.

1. Komunikaty poszczególne zawierają wyniki spostrzeżeń, czynionych na każdej stacji w godzinach 0100, 0700, 1300 i 1800 (albo 1900) [czas średni Greenwich (T. M. G.)]. Komunikaty te powinny być układane zaraz po ukończeniu obserwacyj i przesyłane do stacji lub centralnego biura odbiorczego. Jeżeli sporządzanie tych komunikatów jest możliwe lub wystarczające tylko dwa razy z liczby terminów podanych, należy to czynić w okresach 12 godzin. [Pożądane jest, aby godziny, ustalone obecnie zostały później na podstawie międzynarodowego porozumienia zamienione na godziny 0300, 0900, 1500 i 2100 T. M. G.).

c) „Prévision à longue échéance", pour les deux ou trois jours suivants.

d) „Prévision de route", pour des zones ou des routes particulières, durant les six heures suivantes.

2. *Procédés à employer et dates auxquelles devront être fournis les différents types d'informations.*

A. „Les données statistiques" seront fournies par les Bureaux centraux météorologiques en ce qui concerne les informations générales, savoir:

a) Pour les analyses et sommaires de relevés d'informations se référant au passé, par la publication des carnets spéciaux donnant les moyennes, fréquences et valeurs extrêmes des éléments météorologiques principaux, accompagnés de cartes et de diagrammes; on donnera de préférence les indications relatives à des régions connues pour présenter des particularités au point de vue météorologique.

b) Pour les sommaires d'observations courantes, par la publication mensuelle des valeurs relevées chaque mois.

B) Les „informations courantes" seront envoyées de Bureaux météorologiques à Bureaux météorologiques, savoir:

a) Résultats des observations journalières, transmis télégraphiquement:

1. Par des rapports réguliers à heures fixes (voir Appendice I).
2. Par des rapports spéciaux, si la demande en est faite dans l'intervalle (Voir Appendice II).

b) Liste des stations, toutes les fois qu'il est nécessaire pour tenir d'autres pays au courant des endroits où sont faites des observations et pour leur indiquer aussi les détails locaux et topographiques effectant les conditions atmosphériques dans chaque station.

C) Les „Prévisions" sont fournies par les Bureaux météorologiques, comme informations générales, par voie de publication dans la Presse, et transmises, par télégraphe, aux autres pays sur leur demande, ou bien encore fournies aux intéressés par tous autres moyens jugés les meilleurs (Voir Appendice III).

Appendice I.

Rapports réguliers.

Ces rapports sont de deux sortes, savoir:

1. Rapports particuliers.
2. Rapports collectifs.

1. Les Rapports particuliers contiennent les résultats des observations faites dans chaque station aux heures: 0100, 0700, 1300 et (1800 ou) 1900 [temps moyen de Greenwich (T. M. G.)]. Ces rapports sont rédigés aussitôt que les observations ont été faites et sont transmis à une Station ou Bureau central collecteur; lorsque l'établissement de ces rapports est possible ou suffisant pour deux seulement de ces heures, ces dernières devront être séparées par un intervalle de 12 heures. (Il est désirable que les heures actuellement fixées soient ultérieurement, et à la suite d'un accord international, remplacées par celles de 0300, 0900, 1500 et 2100, T. M. G.).

c) „Long period" during the next two or three days.

d) „Route" for particular region or route during the next six hours.

2. Methods and times of furnishing the different types of information:

A) „Statistical" is furnished by Central Meteorological Offices for general information.

a) Analysis and summaries of past records — by the publication of special handbooks giving averages, frequencies and extremes of the principal meteorological elements, together with charts and diagrams; prominence to be given to meteorological conditions of areas known to have special meteorological peculiarities.

b) Summaries of current observations — by the monthly publication of the information obtained each month.

B) „Current" is furnished by meteorological offices to meteorological offices.

a) Results of daily observations — telegraphically by:—

1. Regular reports at fixed hours (see Appendix I) and.

2. By special reports at intermediate times when requested (see Appendix II).

b) Lists of stations whenever necessary, to keep other countries informed where observations are being taken, giving also local and topographical details effecting weather conditions at each station.

c) „Forecasts" are furnished by Meteorological Offices for general information by publication in the public Press, telegraphically to other countries if required, or any other, the best, means to bring them to the notice of those requiring them (see Appendix III).

Appendix I.

Regular reports.

These are of two kinds:—

1. Individual station reports.
2. Collective station reports.

1. Individual station reports are the results of observations of individual stations, taken at 0100, 0700, 1300, and (1800 or) 1900 G. M. T. The reports are made as soon as the observation has been taken and are rendered to a central collecting station or office; where reports for only two of these hours are possible or sufficient, the hours should be separated by an interval of twelve hours. (It is recommended that the standard hours be changed to 0300, 0900, 1500 and 2100 G. M. T. by international agreement).

c) „a lunga seadenza" se si riferiscono ai 2 o 3 giorni seguenti;

d) „di rotta" per una zona o rotta particolare e si riferiscono alle seguenti sei ore.

2. Mezzi da usare e date stabilite per fornire i vari tipi d' informazioni:

A. „I dati statistici", forniti degli uffici centrali meteorologici per informazione geneale, sono·

a) analisi e riassunti dei rapporti meteorologici relativi al passato comunicati mediante la pubblicazione di monografie speciali che diano la media, il periodo, i massimi minim degli elementi principali meteorologici, accompagnati con cartine e diagrammi; si darà importanza alle condizioni meteorologiche delle zone note per avere singolarità meteoro logiche speciali;

b) riassunti delle osservazioni correnti, comunicati mediante la pubblicazione mensile delle osservazioni fatte ogni mese;

B. „Le informazioni normali", fornite da ciascun ufficio meteorologico agli altri uffici o no meteorologici.

a) risultati delle osservazioni quotidiane trasmessi telegraficamente sotto forma di:

I. rapporti regolari ad ore fisse (vedi appendice I).

2. rapporti speciali quando sono richiesti negli intervalli (vedi appendice II);

b) elenco delle stazioni, quando occorre, per tenere gli altri paesi al corrente dei luoghi ove si fanno le osservazioni e per indicare loro i particolari locali e topografici che possono influire sulle condizioni atmosferiche di ciascuna stazione.

c) le „previsioni" sono fornite dagli uffici meteorologici per informazione generale per mezzo di inserzioni nella pubblica stampa o telegraficamente agli altri paesi, se le chiedono, o con qualsiasi altro mezzo migliore per portarle a conoscenza di coloro che ne hanno bisogno. (vedi appendice III.)

Appendice I.

Rapporti regolari.

Ve ne sono di due tipi:

1. rapporti particolari;
2. rapporti collettivi.

1. I rapporti particolari sono i risultati delle osservazioni fatte in ogni stazione a 0100, 0700, 1300, e 1800 o 1900 T. M. G. (ora del meridiano di Greenwich). I rapporti sono fatti appena è stata presa l'osservazione, e sono inviati a una stazione o ufficio central che li raccoglie; nelle località dove i rapporti sono possibili o sufficienti soltanto per due di queste ore, le osservazioni devono essere separate da un intervallo di 12 ore. (Si raccomanda che le ore di osservazione siano cambiate, per accordo internazionale), in 0300, 0900, 1500 e 2100 T. M. G.).

O ile to będzie możliwe, komunikaty powinny dawać spostrzeżenia dotyczące następujących czynników:

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

a także prądów, temperatury i wilgotności w górnych warstwach atmosfery, przyczem wszystkie te wiadomości powinny być dostarczane przez stacje, mające możność czynienia spostrzeżeń tego rodzaju.

Komunikaty te powinny być układane podług wzorów i kluczów, podanych w dodatku IV.

2. Komunikaty zbiorowe stanowią zestawienie komunikatów poszczególnych, otrzymanych przez Stację lub Biuro centralne, przesłane innym Biurom centralnym.

Komunikaty te mają być podzielone na 3 klasy, a mianowicie:

1 klasa. Komunikaty, układane w ciągu półtorej godziny najbliższej po dokonaniu spostrzeżeń na stacjach miejscowych; są one przesyłane w promieniu 1500 kilometrów do biur centralnych innych krajów. Biuro centralne jest zwykle w tym razie głównem biurem kraju wysyłającego.

2. klasa. Komunikaty, których celem jest danie krajom odległym więcej niż o 1500 kilometrów ważniejszych wiadomości dla sporządzania ich przewidywań. Biurem centralnem, w tym wypadku jest biuro państwa, posiadającego stację radjotelegraficzną o dużym zasięgu, czyli mogącą przekazywać wiadomości co najmniej na odległość 3000 kilometrów. Komunikaty drugiej klasy powinny być sporządzane w ciągu trzech godzin najbliższych po dokonaniu spostrzeżeń. Komunikaty te składają się z wyciągów komunikatów pierwszej klasy (patrz Dodatek IV). Komunikat powinien zawierać przewidywanie pogody dla kraju, skąd pochodzi.

3 klasa. Komunikaty, przesyłane z jednego centrum miejscowego w promieniu około 500 kilometrów. Komunikaty tego rodzaju składają się z wyciągów z komunikatów I klasy (patrz Dodatek IV) pochodzących ze stacji sąsiednich i układanych w przeciągu 30 minut, następujących po dokonaniu spostrzeżeń.

Dodatek II.

Komunikaty specjalne.

Komunikaty specjalne podają wyniki stałych spostrzeżeń dokonywanych na lotniskach położonych wzdłuż ustalonych dróg powietrznych i posiadających stacje meteorologiczne. Mają one być dostarczane w przeciągu 30 minut po zamówieniu przez Biuro Centralne lotniska położonego na wy-

Toutes les fois qu'il sera possible, les rapports donneront des indications sur les éléments ci-après:

1. Vent.
2. Pression atmosphérique.
3. Température et humidité.
4. Brouillard et visibilité.
5. Nuages.
6. Précipitations (pluie, neige, grêle, etc.).
7. Orages, ouragans, cyclones, tempêtes de poussière.
8. Autres phénomènes atmosphériques.
9. État de la mer.

et aussi sur les courants, la température et l'humidité des régions supérieures de l'atmosphère, tous renseignements fournis par des stations ayant la possibilité d'effectuer des observations de cette nature.

Les rapports seront établis sur les modèles et d'après les codes figurant à l'Appendice IV.

2. Les rapports collectifs sont la réunion des rapports particuliers reçus par une Station ou par un Bureau central et transmis à d'autres Bureaux centraux.

Ces rapports sont divisés en trois classes, savoir:

1-re *Classe*. Rapports établis dans l'heure et demie qui suit le moment où les observations ont été faites dans les stations locales; ils sont transmis dans un rayon de 1.500 kilomètres aux Bureaux principaux des autres pays. Le Bureau central est habituellement, dans ce cas, le Bureau principal du Pays transmetteur.

2-e *Classe*. Rapports ayant pour but de donner aux pays distants de plus de 1 500 kilomètres des informations essentielles pour l'établissement de leurs propres prévisions. Le Bureau central, dans ce cas, est celui d'un État possédant une station de T. S. F. à longue portée, c'est-à-dire capable d'atteindre au moins 3 000 kilomètres. Le Rapport de deuxième classe est établi dans les trois heures qui suivent le moment des observations. Il est formé d'extraits de rapports de première classe (Voir Appendice IV). Il doit comprendre une prévision des conditions du temps pour le Pays d'origine.

3-me *Classe*. Rapports transmis par des centres locaux à d'autres centres locaux, dans un rayon d'environ 500 kilomètres. Les Rapports de cette nature sont formés d'extraits de Rapports de 1-re classe (Voir Appendice IV) émanant de stations avoisinantes et rédigés dans les 30 minutes qui suivent l'heure des observations.

Appendice II.

Rapports spéciaux.

Les Rapports spéciaux donnent les résultats d'observations continues, recueillies dans des aéroplaces situées sur des routes aériennes reconnues et dotées de stations météorologiques. Ils sont fournis dans les 30 minutes de la demande faite par un Bureau central appartenant à une aéroplace située sur

Reports will give information on the following, whenever possible:—

1. Wind.
2. Pressure.
3. Temperatu e and humidity.
4. Fog and visibility.
5. Clouds.
6. Precipitation.
7. Thunderstorms, hurricanes, tornadoes, dust-storms.
8. Other weather phenomena.
9. State of sea.

and also on upper air currents and upper air temperature and humidity, from stations where facilities are available for observation.

Reports will be made in the general form and in the codes given in Appendix IV.

2. Collective reports are a collection of the individual reports received by a central station or office and transmitted to other central offices. They are of three classes:—

Class 1. The central office in this case is usually the main office of a country; it transmits its reports, within 1 ½ hours of the time the observations are taken at the individual stations, to all main offices of other countries within a radius of 1,500 kilometres.

Class 2. These are reports made for the purpose of giving coutries over 1,500 kilometres distant information essential to making their own forecasts. The central office is that of a selected State which possesses a high-power wireless station capable of worldwide ranges (minimum range 3,000 kilometres). The report is made within three hours of the observations, and is a collection of reports selected from the Class 1 reports and abridged (see Appendix IV). It should include a forecast of conditions in the country of origin.

Class 3. These are local reports made by local centres to other local centres (any within 500 kilometres). The report is a collection of reports, selected from the Class 1 reports from stations in the vicinity and abridged (see Appendix IV). It is made within 30 minutes of the time of observation.

Appendix II.

Special reports.

Special reports give the results of continuous observations at aerodromes having meteorological stations on recognised air routes. They are to be rendered within thirty minutes of a request from a central office on a specified aerodrome on the route. The maximum distance from which these reports

I rapporti daranno informazioni sui seguenti elementi, quando sarà possibile:

1. vento,
2. pressione,
3. temperatura e umidità,
4. nebbia e visibilità,
5. nuvole,
6. precipitazione (pioggia, neve, grandine, ecc.),
7. temporali, uragani, cicloni, turbini di polvere,
8. altri fenomeni atmosferici,
9. stato del mare.

e anche sulle correnti d'aria, temperatura e umidità dell'aria negli strati superiori, da parte delle stazioni che hanno la possibilità di fare tali osservazioni.

I rapporti saranno fatti sui moduli e secondo il codice di cui all'appendice IV.

2. I rapporti collettivi sono la raccolta dei rapporti particolari ricevuti da una stazione od ufficio centrale e trasmessi ad altri uffici centrali. Questi rapporti si dividono in tre classi:

Classe 1. Rapporti compilati entro un'ora e mezzo dal momento nel quale sono state fatte le osservazioni nelle stazioni; essi sono trasmessi a tutti gli uffici principali degli altri paesi entro un raggio di 1,500 chilometri. L'ufficio centrale è in questo caso, generalmente, l'ufficio principale dello Stato.

Classe 2. Rapporti fatti allo scopo di dare ai paesi che si trovino ad una distanza di oltre 1,500 chilometri le informazioni necessarie per fare le proprie previsioni. L'ufficio centrale in questo caso è quello di uno Stato che possiede una stazione di radiotelegrafia di grande portata, capace di trasmissioni a grandi distanze (raggio minimo 3.000 chilometri). Il rapporto è compilato entro tre ore dal momento dell'osservazione, ed è una raccolta di estratti dai rapporti della classe 1, (vedi appendice IV). Esso dovrà comprendere una previsione delle condizioni del tempo nel paese d'origine.

Classe 3. Rapporti fatti dai centri locali fra di loro, in un raggio di almeno 500 chilometri. Il rapporto è una raccolta di estratti dai rapporti della classe 1, fatti dalle stazioni più vicine, (vedi appendice IV), ed è compilato entro 30 minuti dal momento dell'osservazione.

Appendice II.

Rapporti speciali.

I rapporti speciali danno i risultati delle osservazioni continue fatte negli aroporti situati sulle rotte aeree riconosciute dallo Stato, e che abbiano delle stazioni meteorologiche. Devono essere trasmessi entro 30 minuti dal momento della richiesta fatta dall'ufficio centrale di un aeroporto stabilito

mienionej drodze. Największa odległość, z jakiej komunikatów tych można żądać, wynosić będzie 500 kilometrów. Zamówienia mogą się tyczyć dostarczenia komunikatów co godzinnych.

Komunikaty te mają być przesyłane telefonicznie lub przez radjo i żądać ich może jeden kraj od drugiego, o ile chodzi o międzynarodową komunikację powietrzną; w razie przesłania w drodze telegraficznej, komunikaty powinny być sporządzane w formie i podług klucza wskazanego w Dodatku IV.

la route en question. La distance maximum d'où ces Rapports pourront être réclamés sera de 500 kilomètres. Les demandes pourront viser la fourniture de rapports horaires.

Ces Rapports seront transmis par téléphone ou par T. S. F., et pourront être réclamés d'un Pays à un autre dans le cas d'une route aérienne internationale; quand ils seront transmis par télégraphe, ces Rapports devront être rédigés sous la forme et avec le code prescrits à l'Appendice IV.

Dodatek III.

Przewidywania.

„Przewidywania krótkoterminowe", sporządzane na okres 3 do 4 godzin, podają prawdopodobny stan zachmurzenia, pogody, wiatrów dolnych i odległości widzenia, jak również kierunku i prędkości wiatru na wysokości 1000 i 2000 metrów, wraz z oceną stopnia sprzyjania warunków atmosferycznych, w stosunku do rozmaitego rodzaju statków powietrznych.

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

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

„Przewidywania drogi" dokonywane są przez Biura Centralne dwa razy dziennie według informacyj otrzymywanych z poszczególnych stacyj i dają zarys przewidywanych warunków atmosferycznych na czas około 6 godzin naprzód dla poszczególnych okręgów lub linij lotniczych danego kraju.

Appendice III.

Prévisions.

Les „prévisions à courte échéance", établies pour une période de 3 ou 4 heures, donnent les conditions prévues pour les nuages, le temps, les vents de surface et la visibilité, ainsi que pour la direction et la vitesse du vent aux altitudes de 1000 et 2000 mètres, avec une appréciation de la convenance des conditions atmosphériques en question pour les différents types d'aéronefs.

Les „prévisions normales", établies pour une durée de 20 à 30 heures, donnent des informations analogues, mais en termes plus généraux.

Les „prévisions à longue échéance" donnent un aperçu général pour les deux ou trois jours suivants.

Les „prévisions de route" sont établies deux fois chaque jour, par des Bureaux centraux, d'après les informations reçues des stations particulières, et donnent un aperçu des conditions atmosphériques prévues, environ 6 heures à l'avance, pour les différentes régions ou routes du Pays.

Dodatek IV.

Formularze komunikatów i klucze do ich przesyłania.

Każda stacja otrzyma swój sygnał wywoławczy czyli oznaczenie umowne, złożony z grupy liter lub liczb, która służyć będzie dla oznaczenia jej w komunikatach i dla wywoływań przez radjo; nazwy te powinny różnić się jedne od drugich.

Komunikaty będą układane zapomocą symbolów meteorologicznych lub liter. Dla przesyłania po każdym symbolu następować powinny liczby wskazujące stan odpowiedniego zjawiska, ustalone zgodnie z podanemi niżej kluczami.

Symbole meteorologiczne i ich znaczenie.

BBB = Ciśnienie barometryczne zredukowane do poziomu morza i wyrażone w milibarach i dziesiętnych milibarach t. j. z uwzględnieniem poprawki na temperaturę, na ciężkość oraz poprawki instrumentalnej. Liczba początkowa 9 lub 10 będzie opuszczana w telegramach.

Appendice IV.

Formulaires pour les rapports et codes pour leur transmission.

Chaque station recevra un signal d'appel ou matricule, formé d'un groupe de lettres ou de chiffres qui servira pour la désigner dans les rapports et pour les appels par T. S. F.; ces matricules devront tous être distincts les uns des autres.

Les Rapports seront formulés au moyen de symboles ou lettres météorologiques. Pour les transmissions, chaque symbole sera suivi d'une cote numérique marquant les particularités du phénomène correspondant et fixée en conformité des codes reproduits ci-après.

Symboles météorologiques et leur signification.

BBB = Pression barometrique réduite au niveau de la mer et exprimée en milibars et dixièmes de milibars, c'est-à-dire corrigée de la température, de la gravité et de l'erreur du zéro de l'échelle. Le chiffre initial 9 ou 10 sera omis dans les télégrammes.

will be required is 500 kilometres. The requests may take the form of a demand for hourly reports.

The report are rendered by telephone or wireless, and may be from one country to another in the case of an international air route. The reports when made by telegram will be in the form and code given in Appendix IV.

sulla stessa rotta. La distanza massima dalla quale tali rapporti potranno essere richiesti è di 500 chilometri. Si potranno richiedere rapporti orari.

I rapporti saranno trasmessi o per telefono o per mezzo della radiotelegrafia e possono essere dati da un paese all'altro nel caso di una rotta aerea internazionale. I rapporti, se fatti per telegramma, saranno redatti nella forma e secondo il codice dell'appendice IV.

Appendix III.

Forecasts.

Short-period forecasts covering three to four hours will give a statement of the anticipated conditions of cloud, weather, surface wind and visibility, together with direction and speed of wind at heights of 1,000 and 2,000 metres, and an estimate of meteorological fitness for different types of aircraft.

Norma forecasts for twenty to thirty hours will give similar information, but in more general terms.

Long-period forecasts give a general statement of the prospects for the next two or three days.

Route forecasts are made twice daily by central offices from information received from individual stations and will give a statement of conditions anticipated in the different regions or routes of the country for about six hours ahead.

Appendice III.

Previsioni.

Le „previsioni a breve scadenza" per il periodo di tre o quatro ore daranno una descrizione delle condizioni previste per la nebulosità, per la temperatura, per i venti al suolo e per la visibilità, assieme alla direzione e velocità del vento ad altezze di 1.000 a 2,000 metri; ed un parere della convenienza sulle condizioni atmosferiche per i vari tipi di aeromobili.

Le „previsioni normali" per 20 a 300 re daranno informazioni analoghe, ma in termini più generali.

Le „previsioni a lunga scadenza" daranno un riassunto generale delle probabilità di tempo per i due o tre giorni seguenti.

Le „previsioni di rotta" saranno fatte due volte al giorno dagli uffici centrali in base alle informazioni ricevute dalle stazioni particolari e daranno un resoconto delle condizioni previste nelle diverse zone o sulle varie rotte del paese, con un anticipo di circa 6 ore.

Appendix IV.

General form in which reports are to be rendered and codes for their transmission.

Individual stations will be allotted station call signs, *i. e.*, an index group of letters of figures which will be used in all reports to indicate the station, and will also serve as the wireless call sign. These should be internationally distinct.

The general form is given in meteorological symbols or letters. For purposes of transmission an appropriate figure value is given to each symbol or letter in accordance with the codes given below.

Meteorological symbols or letters and their signification.

Standard symbols.

BBB = barometer reducet to sea level and expressed in milibars and tenths, *i. e*, corrected for temperature gravity and index error. The initial 9 or 10 is omitted.

Appendice IV.

Forma generale nella quale saranno redatti i rapporti e codici per a loro trasmissione.

A ciascuna stazione sarà assegnato un segnale di chiamata o nominativo, costituito da un gruppo di lettere o di cifre che sarà usato in tutti i rapporti per individuare la stazione e che servirà come segnale di chiamata radiotelegrafia. Questi segnali dovranno essere diversi per ogni nazione.

I rapporti saranno formulati in segni meteorologici, simboli o lettere. Agli scopi della trasmissione ogni segno o simbolo o lettera sarà seguito da una cifra indicante l'intensità del fenomeno, secondo i codici seguenti.

Simboli o segni meteorologici, lettere e loro significato.

Simboli uniformi.

BBB = Pressione barometrica ridotta al livello del mare, espressa in millibari e decimi di millibari, cioè corretta degli errori di gravità, di temperatura e dello zero. Le cifre iniziali 9 e 10 sono omesse.

DD = Kierunek wiatru (w odniesieniu do północy rzeczywistej, a nie magnetycznej) obserwowany na wysokości 10 do 15 metrów ponad powierzchnią terenu, z numeracją od 1 do 72 (patrz klucz X).
F = Siła wiatru wyrażana w skali Beaufort'a (wiatr o sile 9 winien być specjalnie zanotowany na końcu telegramu).
ww = Stan pogody w czasie obserwacji (klucz I).
TT = Temperatura w stopniach bezwzględnych A (0^0 A = — 273^0 C; 273^0 A = 0^0 C); pierwszej cyfry nie podaje się.
A = Rodzaj chmur niskich (klucz III).
L = Stopień pokrycia nieba przez chmury niskie (wyrażony w dziesiętnych częściach pokrycia całkowitego; przyczem całość 10 odpowiada niebu zupełnie pokrytemu chmurami, zastąpiona być powinna w telegramach przez 0).
B = Rodzaj chmur średniej wysokości lub wysokich (klucz III).
M = Stopień pokrycia nieba przez chmury średnie lub wysokie wyrażony w dziesiętnych częściach całkowitego pokrycia.
h = Wysokość podstawy chmur niskich (klucz IV) [a].

WW = Warunki atmosferyczne w okresie ubiegłym (klucz II).
V = Odległość widzenia (klucz V).
H_1 = Wilgotność względna (klucz VI).
S = Stan morza (klucz VII).
β = Przebieg krzywej barometrycznej (klucz IX).

bb = Zmiany barometryczne, wyrażone w półmilibarach, co trzy godziny należy dodawać systematycznie 50 do zmian ujemnych.
F_1 = Odpowiedniość warunków atmosferycznych dla samolotów (klucz VIII) [a].
F_2 = Odpowiedniość warunków atmosferycznych dla sterowców (klucz VIII) [b].
RR = Deszcz: 1^0 w dzień, 2^0 w nocy; wysokość opadu w milimetrach i dziesiętnych milimetra.
MM = Najwyższa temperatura dnia.
mm = Najniższa temperatura nocy.
X = Cyfra zapasowa.

Symbole specjalne dla górnych prądów powietrznych.

H = Wysokość (klucz IV) [b].
DD = Kierunek wskazany podług skali 1 — 72, t. j. w odstępach 5^0 (patrz klucz X).
VV = Prędkość wyrażona w kilometrach na godzinę (dla prędkości większej od 99 km. używać się będzie trzech cyfr).

Symbole specjalne dla temperatury i wilgotności górnych warstw powietrza.

p = Wysokość lub ciśnienie (klucz IV) [c].
HH = Rzeczywista wilgotność względna w procentach.

Symbole specjalne dla zbiorowych komunikatów 2-ej klasy.

BB = Ciśnienie barometryczne w milibarach całych z opuszczeniem pierwszej liczby 9 lub 10.

DD = Direction du vent (rapportée au Nord vrai et non au Nord magnétique) prise à une hauteur de 10 à 15 mètres du sol et cotée de 1 à 72 (voir Code X).

F = Force du vent, exprimée dans l'échelle de Beaufort (tout vent d'une force de 9 sera spécialement noté à la fin du telegramme.)
ww = Temps actuel (Code I)
TT = Température en degrés absolus A (o^0A = — —273^0 C; 273^0 A = o^0 C); on ne transmettra pas le premier chiffre.
A = Forme des nuages bas (Code III).
L = Aire proportionnelle des nuages bas (exprimée en dixièmes de ciel couvert; le total 10, correspondant à un ciel entièrement couvert, sera remplacé par o dans les télégrammes).

B = Forme des nuages d'altitude moyenne ou élevée (Code III).
M = Aire proportionnelle des nuages moyens ou hauts, évaluée en dixièmes de ciel couvert.

h = Altitude de la base des nuages bas (Code IV) [*a*].

WW = Conditions atmosphériques dans le passé (Code II).
V = Visibilité (Code V).
H_1 = Humidité relative (Code VI).
S = État de la mer (Code VII).
β = Allure de la courbe barométrique (Code IX).

bb = Variation barométrique exprimée en demi-millibars par trois heures; on ajoutera systématiquement 50 aux variations négatives.
F_1 = Convenance des conditions atmosphériques pour les avions (Code VIII) [*a*].
F_2 = Convenance des conditions atmosphériques pour les dirigeables (Code VIII) [*b*].
RR = Pluie: 1^0 de jour; 2^0 de nuit; hauteur en millimètres et dixièmes de millimètres.
MM = Température maximum de la journée.
mm = Température minimum de la nuit.
X = Chiffre de réserve.

Symboles spéciaux pour les courants d'air supérieurs.

H = Altitude (Code IV) [*b*].
DD = Direction, indiquée d'après l'echelle 1-72, c'est-à-dire par échelons de 5^0 (voir Code X).
VV = Vitesse, exprimée en kilomètres à l'heure (pour une vitesse supérieure à 99 kilomètres, on emploiera trois chiffres).

Symboles spéciaux pour la température et l'humidité des couches d'air supérieures.

p = Hauteur ou pression (Code IV) [c].
HH = Pourcentage actuel d'humidité relative.

Symbole spécial pour rapports collectifs de 2^0 classe.

BB = Pression barométrique en millibars entiers, le chiffre initial 9 ou 10 étant omis.

DD = direction of wind (true direction as distinguished from magnetic) at a height of 10—15 metres above the surface expressed on scale 1—72 (see Code X).

F = force of wind on Beaufort scale (wind above force 9 to be specially noted at end of telegram).
ww = present weather (Code I).
TT = temperature in degrees A (0^0 A = — 273^0 C, 273^0 A = 0^0 C), first figure omitted.

A = Form of low cloud (Code III).
L = Amount of low cloud (in tenths of sky covered, amount 10 telegraphed as o).

B = Form of medium or high cloud (Code III).

M = Amount of medium or high cloud in tenths.

h = Height of base of low cloud [Code IV (*a*)].

WW = Past weather (Code II).

V = Visibility (Code V).
H_1 = Relative humidity (Code VI).
S = State of sea (Code VII).
β = Characteristic of barometric tendency (Code IX).

bb = Amount of barometric tendency in half millibars per 3 hours; 50 added for negative tendencies.
F_1 = Fitness of weather conditions for flying machines (Code VIII (*a*).
F_2 = Fitness of weather conditions for airships [Code VIII (*b*)].
RR = Rainfall: (i) in day, (ii) in night; in millimetres and tenths.
MM = Maximum temperature in the day.
mm = Minimum temperature in the night.
X = Reserve figure.

Special symbols for upper air currents.

H = height (Code IV (*b*).
DD = direction on scale 1—72 [*i. e.*, to nearest 5^0 (see Code X)].
VV = speed in kilometres per hour (for speed above 99 K/hr use three figures).

Special symbols for upper air temperature and humidity.

p = height or pressure [Code IV (*c*)].
HH = actual percentage of relative humidity.

Special symbol for collective reports. class. 2.

B = barometer in whole millibars with the initial 9 or 10 omitted.

DD = Direzione del vento (direzione vera e non quella dedotta dalla bussola) ad un'altezza di 10—15 metri sul suolo espressa nella scala 1—72 (vedi codice X).

F = Forza del vento nella scala di Beaufort (il vento di forza sopra il n^0 9 sarà specialmente notato alla fine del telegramma).
ww = Tempo attuale (codice I).
TT = Temperatura in gradi assoluti (o^0 A = —273^0 C; 273^0 A = 0^0 C). La prima cifra è omessa.

A = Forma delle nubi inferiori (codice III).
L = Nebulosità o quantità di nubi inferiori (espressa in decimi di cielo coperto : il massimo 10, corrispondente al cielo completamente coperto, sarà indicato con o).

B = Forma delle nubi intermedie o superiori (codice III).
M = Quantità di nubi intermedie o superiori espressa in decimi di cielo coperto.

h = Altezza della base delle nubi inferiori (codice IV) [*a*].
WW = Condizioni atmosferiche nel tempo trascorso (codice II).
V = Visibilità (codice V).
H_1 = Umidità relativa (codice VI).
S = Stato del mare (codice VII).
β = Andamento della variazione barometrica (codice IX).
bb = Variazione barometrica in mezzi millibari ogni 3 ore; si aggiungerà 50 per le variazioni negative.
F_1 = Convenienza delle condizioni atmosferiche per i velivoli (codice VIII) [*a*].
F_2 = Convenienza delle condizioni atmosferiche per i dirigibili (codice VIII) [*b*].
RR = Pioggia: 1^0 di giorno, 2^0 di notte; in millimetri e decimi di millimetro.
MM = Temperatura massima di giorno.
mm = Temperatura minima di notte.
X = Cifra di riserva.

Simboli speciali per le correnti d'aria superiori.

H = Altezza (codice IV) [*b*].
DD = Direzione nella scala di 1-72 (cioè di 5^0 in 5^0) [vedi codice X].
VV = Velocità in chilometri all'ora (per velocità superiori a 99 km/ora impiegare 3 cifre).

Simboli speciali per la temperatura e per l'umidita degli strati d'aria superiori.

p = Altezza o pressione (codice IV [*c*]).
HH = Percentuale attuale dell'umidità relativa.

Simbolo speciale per i rapporti collettivi (classe 2).

BB = Pressione atmosferica in millibari interi, col 9 e 10 iniziali omessi.

Wzory wiadomości, wyrażonych zapomocą symbolów meteorologicznych.

Komunikaty regularne.

1. *Szczegółowe komunikaty stacyj.* — Po sygnale wywoławczym stacji nastąpić winny grupy znaków:

BBBDD — FwwTT.— ALBMh.— wwVHS.— βbbF_1F_2— RRMMX (albo RRmmX).

Dwie grupy dodatkowe będą użyte dla komunikatów pochodzących ze stacyj wykonywujących obserwacje prądów górnych. Pierwsza z tych grup będzie grupą pięciocyfrową, wskazującą, że informacje o górnych prądach, podane są w grupie następnej o układzie: HDDVV.

Dwie inne grupy dodatkowe powinny być zastosowane w komunikatach pochodzących ze stacyj wykonywujących obserwacje temperatury i wilgotności górnych warstw powietrza; pierwszą z tych grup będzie grupa pięciocyfrowa, wskazująca, że temperatura i stan wilgotności górnych warstw powietrza są podane w grupie następnej o układzie: ρTTHH.

(Uwaga. — Te specjalne grupy pięciocyfrowe mogłyby być z punktu widzenia sygnalizacji, zastąpione z korzyścią przez specjalny sygnał Morsego).

2. *Zbiorowe komunikaty pierwszej klasy.* — Poszczególne komunikaty stacyj powinny być podawane w tym samym układzie ogólnym. Stan górnych warstw podany jest na końcu dla stacyj, do których się odnosi, przyczem górne prądy powietrza powinny być wskazane tylko dla wysokości 500, 1000, 2000 i 5000 metrów (patrz Klucz IV [b]).

Przykład zbiorowego komunikatu pierwszej klasy, podającego informacje, pochodzące z czterech stacyj: A, B, C, D, z których dwie stacje B i C podały wiadomości o górnych prądach powietrza, a dwie drugie stacje B i D — wiadomości o stanie wilgotności i temperatury górnych warstw.

Sygnał wywoławczy dla „A" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Sygnał wywoławczy dla „B" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Sygnał wywoławczy dla „C" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Sygnał wywoławczy dla „D" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Grupa zapowiadająca, iż następują wiadomości o górnych prądach powietrza.

Sygnał wywoławczy dla „B" — HDDVV.

Sygnał wywoławczy dla „C" — HDDVV.

Grupa zapowiadająca, iż następują wiadomości o temperaturze i stopniu wilgotności górnych prądów:

Sygnał wywoławczy dla „B" — ρTTHH.

Sygnał wywoławczy dla „D" — ρTTHH.

Modèles de messages exprimés en symboles météorologiques.

Rapports réguliers.

1. *Rapports particuliers des stations.*—Le signal d'appel de la station sera suivi des groupes suivants:

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — βbbF_1F_2.—RRMMX (ou RRmmX).

Deux groupes supplémentaires seront employés pour les rapports émanant de Stations appropriées à l'observation de courants supérieurs. Le premier de ces groupes sera un groupe de cinq chiffres, indiquant que des renseignements sur les courants supérieurs sont donnés dans le groupe qui suit et qui a la forme générale HDDVV.

Deux autres groupes supplémentaires figureront dans les rapports émanés de stations appropriées à l'observation de la température et de l'humidité des couches d'air supérieures; le premier de ces groupes sera un groupe de cinq chiffres, indiquant que la température et l'humidité des couches d'air supérieures sont données dans le groupe qui suit et qui a la forme générale ρTTHH.

(Note. — Ces groupes spéciaux de cinq chiffres seraient, au point de vue de la signalisation, avantageusement remplacés par un signal Morse spécial).

2. *Rapports collectifs de première classe.* — Les rapports particuliers des stations seront établis dans la même forme générale. L'état des couches supérieures est donné à la fin, pour les stations auxquelles il se réfère, les courants d'air supérieurs étant indiqués seulement pour les hauteurs de 500, 1,000, 2,000 et 5,000 mètres (voir Code IV [*b*]).

Exemple de rapport collectif de première classe donnant des informations provenant de quatre stations A, B, C, D, dont deux, les stations B et C, ont donné des renseignements sur les courants d'air supérieurs et les deux autres stations, B et D, des indications sur l'humidité et la température des couches supérieures.

Signal d'appel pour „A"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF_1F_2.

Signal d'appel pour „B"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF_1F_2.

Signal d'appel pour „C"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF_1F_2.

Signal d'appel pour „D"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS—βbbF_1F_2.

Groupe indiquant que des renseignements suivent au sujet des courants d'air supérieurs.

Signal d'appel pour „B"—HDDVV.

Signal d'appel pour „C"—HDDVV.

Groupe indiquant que des informations suivent au sujet de la température et de l'humidité des couches supérieures:

Signal d'appel pour „B"—ρTTHH.

Signal d'appel pour „D"—ρTTHH.

General Forms of messages in meteorological symbols.

Regular Reports.

1. *Individual station reports.* — Station call sign followed by the following groups:—

BBBDD. FwwTT. ALBMh. wwVHS. βbbF_1F_2 RRMMX (or RRmmX).

Additional two groups for reports from Stations having facilities for observations of upper air currents; the first of these being:—

A five figure group to indicate that upper air current information is contained in the group which follows and which has the general form HDDVV.

Additional two groups for reports from stations having facilities for observations of upper air temperature and humidity; the first of these being: —

A five figure group to indicate that upper air temperature and humidity information is contained in the group which follows and which has the general form ρTTHH.

(Note. — These indicative five figure groups would be better, from a signalling point of view, as a special Morse signal).

2. *Collective Station Reports, Class* I. — The individual station reports are given in sequence in the same general form as above. Upper air conditions are given at the end for those stations for which available: upper air currents being given only for the following heights, 500, 1000, 2000, 5000 metres (see Code IV. [*b*]).

Example of general form of collective report (Class 1) giving information from four stations A, B, C, D, of which, stations B, C, have given upper air currents and stations B, D, upper air temperatures and humidity.

Call sign for „A" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Call sign for „B" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Call sign for „C" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Call sing for „D" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Group or signal indicating that upper air current information follows.

Call sign for „B" — HDDVV.

Call sign for „C" — HDDVV.

Group indicating that upper air temperature and humidity information follows.

Call sign for „B" — ρ.TTHH.

Call sign for „D" — ρTTHH.

Modelli di comunicati, espressi in simboli meteorologici.

Rapporti regolari.

1. *Rapporti particolari.*—Il segnale di chiamata della stazione sarà seguito dai gruppi seguenti:

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — βbbF_1F_2. — RRMMX (o RRmmX).

Due gruppi addizionali per i rapporti delle stazioni aventi mezzi speciali per le osservazioni delle correnti d'aria superiori; il primo di questi sarà un gruppo di 5 cifre per indicare che l'informazione circa la corrente d'aria superiore è contenuta nel gruppo seguente, il quale ha la forma generale HDDVV.

Due gruppi addizionali per i rapporti dalle stazioni aventi mezzi speciali per le osservazioni della temperatura e dell'umidità negli strati d'aria superiori; il primo di questi sarà un gruppo di cinque cifre per indicare che l'informazione sulla temperatura e l'umidità dell'aria superiore è contenuta nel gruppo seguente, il quale ha la forma generale ρTTHH.

(Nota. — Questi gruppi speciali di cinque cifre potrebbero essere più utilmente sostituiti, dal punto di vista della segnalazione, da un segnale speciale del codice Morse).

2. *Rapporti collettivi di 1ª classe.* — I rapporti particolari delle stazioni avranno la stessa forma generale indicata. Le condizioni degli strati superiori saranno date alla fine, per quelle stazioni alle quali si riferiscono; le correnti d'aria superiori saranno date soltanto per le seguenti altezze: 500, 1,000, 2,000, 5,000 metri (vedi codice IV [*b*]).

Esempio di rapporto collettivo di 1ª classe che dia informazioni provenienti da quattro stazioni A, B, C, D, delle quali le stazioni B, C hanno fornito i dati sulle correnti d'aria superiori e le stazioni B, D hanno dato le temperature e l'umidità degli strati d'aria superiori.

Segnale di chiamata per „A" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Segnale di chiamata per „B" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Segnale di chiamata per „C" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Segnale di chiamata per „D" — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — βbbF_1F_2.

Gruppo o segnale indicante che segue l'informazione circa le correnti d'aria superiori.

Segnale di chiamata per „B"—HDDVV.

Segnale di chiamata per „C"—HDDVV.

Gruppo indicante che segue l'informazione sulla temperatura e l'umidità degli strati d'aria superiori.

Segnale di chiamata per „B"—ρTTHH.

Segnale di chiamata per „D" —ρTTHH.

3. *Zbiorowe komunikaty drugiej klasy.* — Poszczególne komunikaty podawane będą kolejno w poniższej formie skróconej:

Sygnał wywoławczy dla stacji — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Oznaczenia odnoszące się do prądów górnych powietrza podane być powinny na końcu telegramu dla wysokości 2.000 i 5.000 metrów i dla stacyj wybranych.

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

Sygnał wywoławczy dla stacji „A"— BBDDF— wwTTh — ALβbb.

Sygnał wywoławczy dla stacji „B"— BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Sygnał wywoławczy dla stacji „C"— BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Sygnał wywoławczy dla stacji „D"— BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Grupa zapowiadająca, iż następują wiadomości, dotyczące górnych prądów:

Sygnał wywoławczy dla stacji „B" — HDDVV.
Sygnał wywoławczy dla stacji „C" — HDDVV.

Przewidywania meteorologiczne dla miejscowości skąd pochodzą komunikaty.

4. *Zbiorowe komunikaty trzeciej klasy.* — Poszczególne komunikaty podawane będą kolejno w poniższej formie skróconej:

Sygnał wywoławczy stacji—DDF_1F_2—ALBMh— wwWWV.

(Uwaga 1. — Wzory dla przesyłania „Komunikatów specjalnych" i „Przewidywań" nie są jeszcze ustalone).

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

3. *Rapports collectifs de deuxième classe.*—Les rapports particuliers sont transmis successivement dans la forme abrégée ci-aprés:

Signal d'appel pour la station—BBDDF—wwTTh —ALβbb.

Les indications relatives aux courants d'air supérieurs sont données à la fin du télégramme, pour des hauteurs de 2,000 et de 5.000 mètres et pour des stations choisies.

Exemple de rapport collectif de deuxième classe avec informations provenant de quatre stations A, B, C, D, dont deux, les stations B et C, donnent des renseignements sur les courants supérieurs:

Signal d'appel pour la station „A" — BBDDF— wwTTh—ALβbb.

Signal d'appel pour la station „B" — BBDDF— wwTTh—ALβbb.

Signal d'appel pour la station „C" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Signal d'appel pour la station „D" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Groupe indiquant que des informations suivent au sujet des courants d'air supérieurs:

Signal d'appel pour la station „B"—HDDVV—
— — — — „C"—HDDVV—

Prévisions météorologiques pour la contrée d'origine.

4. *Rapports collectifs de troisième classe.* — Les rapports particuliers seront transmis successivement dans la forme abrégée ci-aprés:

Signal d'appel de la station — DDF_1F_2 — ALBMh — wwWWV —

(Note 1. — Les modèles pour la transmission des „Rapports spéciaux" et des „Prévisions" n'ont pas encore été établis).

(Note 2. — Les observations recueillies par des navires en mer et leur transmission télégraphique réclament des arrangements spéciaux qu'il n'a pas encore été possible de réaliser. De même pour les observations faites à bord d'aéronefs).

KLUCZE.

Klucz I. — Stan pogody w czasie obserwacji — ww.

Uwaga. — Grupy 00 do 49 stosują się do pogody bez deszczu.

Grupy 50 do 70 i 77 do 97 stosują się do dżdżystej pogody.

Bez oparów i mgły.

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

CODES.

Code I. — Temps présent — ww.

Note. — Les groupes 00 à 49 s'appliquent à un temps sans pluie.

Les groupes 50 à 70 et 77 à 97 s'appliquent à un temps pluvieux.

Pas de brume ni de brouillard.

00 Ciel absolument sans nuage.
01 Ciel moins qu'à moitié couvert.
02 — presque à moitié couvert.
03 — presque aux trois-quarts couvert.
04 — couvert, avec de petites éclaircies.
05 — complètement couvert.

3. *Collective station reports, Class* 2. — The individual station reports are given in sequence in an abridged form as follows:

Call sign for station — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Upper air currents are given at the end of the telegram for heights 2000 and 5000 metres for selected stations.

Example of genearl form of collective report (Class 2) giving information from four stations A, B, C, D, of which stations „B", „C" are selected for upper air current conditions.

Call sign for „A" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Call sign for „B" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Call sign for „C" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Call sign for „D" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Group indicating that upper air current information follows.

Call sign for „B" — HDDVV.
Call sign for „C" — HDDVV.

Forecast of conditions in country of origin.

4. *Collective Station Reports, Class* 3. — The individual station reports are given in sequence in an abridged form as follows: —

Call sign of station — $DDFF_1F_2$ — ALBMh — wwWWV.

Note 1. — The general form for transmission „of special reports" and of forecasts has not yet been formulated.

Note 2. — Observations from ships at sea and the transmission of such observations require special arrangements which it bas not yet been possible to formulate. Similarly for observation from aircraft and their transmission.

3. *Rapporti collettivi di 2ᵉ classe.* — I rapporti particolari delle stazioni sono dati successivamente in forma abbreviata, come segue:

Segnale di chiamata della statione. — BBDDF— wwTTh—ALβbb.

Le indicazioni relative alle correnti d'aria superiori sono date alla fine del telegramma per le altezze di 2,000 e di 5,000 metri per le stazioni distinate a questo scopo.

Esempio di rapporto collettivo di 2ᵉ classe, che dà le informazioni provenienti da 4 stazioni A, B, C, D, delle quali le stazioni „B", „C", danno le condizioni delle correnti d'aria superiori:

Segnale di chiamata per „A" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Segnale di chiamata per „B" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Segnale di chiamato per „C" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Segnale di chiamato per „D" — BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Gruppo indicante che segue l'informazione circa le correnti d'aria superiori:

Segnale di chiamata per „B" — HDDVV.
— — „C" — HDDVV.

Previsione delle condizioni nel Paese d'origine.

4. *Rapporti collettivi, di 3ᵉ classe.* — I rapporti particolari sono dati successivamente in forma abbrevviata come segue:

Segnale di chiamata della statione.—$DDFF_1F_2$— ALBMh—wwWWV.

Nota 1.—La forma generale per la trasmissione di „rapporti speciali"e delle previsioni non è stato ancora formulato.

Nota 2. Le osservazioni fatte dalle navi e la loro trasmissione richiedono delle disposizioni speciali che non si sono ancora potute formulare. Lo stesso dicasi per le osservazioni fatte dagli aeromobili e per la loro trasmissione.

CODES.

Code I. — Present Weather. — ww.

Note. — 00 to 49 weather without precipitation.
50 to 70 and 77 to 97 with precipitation.

In Codes I and II, r = rain, d = drizzle, h = hail, s = snow, rs = sleet, tlr = thunderstorm, e = wet air, f = fog (see Code V).

No Mist or Fog.

00 Absolutely cloudless.
01 Cloud less than 1/2.
02 About 1/2 clouded.
03 About 3/4 clouded.

04 Overcast, but small amount of blue visible.
05 Absolutely overcast.

CODICI.

Codice I. — Tempo attuale. — ww.

Nota.—I gruppi 00 a 49 si applicano al tempo senza precipitazione.

I gruppi 50 a 70, e 77 a 97 al tempo con precipitazione.

Senza caligine o nebbia.

00 Cielo assolutamente sereno.
01 — coperto meno della metà.
02 — coperto quasi a metà.
03 — coperto quasi a tre quarti.

04 — coperto con piccole zone di sereno.
05 — completamente coperto.

Opary lub mgła bez deszczu.

06 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 1.
07 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 2.
08 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 3.
09 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 4.
10 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 5.
11 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 6.
12 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 7.
13 Niebo zachmurzone z mgłą w stopniu 8.
14 Lekkie opary w stopniu 1.
15 „ „ „ 2.
16 Mgła w stopniu 3.
17 „ „ 4.
18 „ „ 5.
19 „ „ 6.
20 „ „ 7.
21 „ „ 8.
22 Lekkie wilgotne opary w stopniu 1.
23 „ „ „ „ 2.
24 Mgła wilgotna w stopniu 3.
25 „ „ „ 4.
26 „ „ „ 5.
27 „ „ „ 6.
28 „ „ „ 7.
29 „ „ „ 8.

Brume ou Brouillard sans pluie.

06 Ciel couvert avec brouillard coté 1.
07 — — 2.
08 — — 3.
09 — — 4.
10 — — 5.
11 — — 6.
12 — — 7.
13 — — 8.
14 Légère brume cotée 1.
15 — — 2.
16 Brouillard coté 3.
17 — — 4.
18 — — 5.
19 — — 6.
20 — — 7.
21 — — 8.
22 Légère brume humide cotée 1.
23 — — 2.
24 Brouillard humide coté 3.
25 — — 4.
26 — — 5.
27 — — 6.
28 — — 7.
29 — — 8.

Zjawiska specjalne bez deszczu.

30 Powietrze wilgotne.
31 Wyjątkowa przejrzystość.
32 Mgła sucha.
33 Rosa.
34 Szron.
35 Sadź.
36 Gołoledź w mniejszym stopniu.
37 „ w dużym „
38 Halo naokoło słońca.
39 Halo naokoło księżyca.
40 Wieniec naokoło słońca.
41 Wieniec naokoło księżyca.
42 Zorza północna.
43 Porywy wichrowe.
44 Północny wicher.
45 Mrok.
46 Niepogoda: czas groźny.
47 Grzmot.
48 Błyskawice.
49 Grzmot i błyskawice.

Phénomènes spéciaux non accompagnés de pluie

30 Air humide.
31 Visibilité exceptionnelle.
32 Brouillard de poussière.
33 Rosée.
34 Gelée blanche.
35 Givre.
36 Verglas moyen.
37 Fort verglas.
38 Halo solaire.
39 Halo lunaire.
40 Couronne solaire.
41 Couronne lunaire.
42 Aurore boréale.
43 Rafales.
44 Bise, grand vent.
45 Ténèbres.
46 Mauvais: temps menaçant.
47 Tonnerre.
48 Èclairs.
49 Tonnerre et éclairs.

Deszcz i mgła (50 do 58).

50 Deszcz słaby
51 „ umiarkowany
52 „ silny
} z mgłą w stopniu 2 albo 3.
53 Deszcz słaby
54 „ umiarkowany
55 „ silny
} z mgłą w stopniu 4 albo 5.
56 Deszcz słaby
57 „ umiarkowany
58 „ silny
} z mgłą w stopniu 6 albo 8.

Pluie et Brouillard (50 à 58).

50 Pluie légère
51 — moyenne
52 — forte
} avec brouillard coté 2 ou 3.
53 — légère
54 — moyenne
55 — forte
} avec brouillard coté 4 ou 5.
56 — légère
57 — moyenne
58 — forte
} avec brouillard coté 6 à 8.

Opady z porywami wichrowemi.

59 Deszcz słaby.
60 „ umiarkowany.

Précipitation avec Rafales de vent.

59 Pluie légère.
60 — moyenne.

Haze, Mist or Fog, but no precipitation.

06 Overcast and 1f.
07 — — 2f.
08 — — 3f.
09 — — 4f.
10 — — 5f.
11 — — 6f.
12 — — 7f.
13 — — 8f.
14 Haze 1f.
15 — 2f.
16 Fog 3f.
17 — 4f.
18 — 5f.
19 — 6f.
20 — 7f.
21 — 8f.
22 Mist 1fe.
23 — 2fe.
24 Fog 3fe.
25 — 4fe.
26 — 5fe.
27 — 6fe.
28 — 7fe.
29 — 8fe.

Special Phenomena without precipitation.

30 e (wet air).
31 Exceptional visibility.
32 Dust Haze.
33 Dew.
34 Hoar Frost.
35 Rime.
36 Glazed Frost.
37 Glazed Roads.
38 Solar Halo.
39 Lunar Halo.
40 Solar Corona.
41 Lunar Corona.
42 Aurora.
43 Squalls.
44 Gale.
45 Gloom.
46 Ugly: threatening.
47 Thunder.
48 Lightning.
49 Thunder and Lightning.

Precipitation and Fog (50-58).

50	Slight r	2f. or 3f.
51	Moderate r	
52	Heavy r	
53	Slight r	4f. or 5f.
54	Moderate r	
55	Heavy r	
56	Slight r	6f. to 8f.
57	Moderate r	
58	Heavy r	

Precipitation and Squalls of Wind (59-70).

59 Slight r.
60 Moderate r.

Caligine o nebbia senza precipitazione.

06 Cielo coperto con nebbia di intensità 1.
07 — — 2.
08 — — 3.
09 — — 4.
10 — — 5.
11 — — 6.
12 — — 7.
13 — — 8.
14 Caligine d'intensità 1.
15 — — 2.
16 Nebbia d'intensità 3.
17 — — 4.
18 — — 5.
19 — — 6.
20 — — 7.
21 — — 8.
22 Caligine umida d'intensità 1.
23 — — 2.
24 Nebbia umida d'intensità 3.
25 — — 4.
26 — — 5.
27 — — 6.
28 — — 7.
29 — — 8.

Fenomeni speciali senza precipitazione.

30 Aria umida.
31 Visibilità eccezionale.
32 Foschia di polvere.
33 Rugiada.
34 Brina.
35 Galaverna.
36 Gelicidio medio.
37 Gelicidio forte.
38 Alone solare.
39 Alone lunare.
40 Corona solare.
41 Corona lunare.
42 Aurora boreale.
43 Raffiche.
44 Tempesta, vento forte.
45 Oscurità.
46 Tempo cattivo, minaccioso.
47 Tuoni.
48 Lampi.
49 Tuoni e lampi.

Pioggia e nebbia (50-58).

50	Pioggia leggera, con nebbia d'intensità	2 o 3
51	— moderata, — —	
52	— forte, — —	
53	— leggera, — —	4 o 5
54	— moderata, — —	
55	— forte, — —	
56	— leggera, — —	6 a 8
57	— moderata, — —	
58	— forte, — —	

Precipitazione e colpi di vento (59-70).

59 Pioggia leggera.
60 — moderata.

61 Deszcz silny.
62 Słaby grad.
63 Deszcz umiarkowany z gradem.
64 Silny deszcz z gradem.
65 Słabe krupy.
66 Umiarkowane krupy.
67 Silne krupy.
68 Słaby śnieg.
69 Umiarkowany śnieg.
70 Silny śnieg.

Pokrywa śnieżna.

71 Śnieg całkowicie pokrywający ziemię.
72 Pokrywa z przerwami.
73 Zaspy śnieżne.
74, 75, 76 Liczby zapasowe.

Opady.

77 Mżący deszcz słaby.
78 Mżący deszcz umiarkowany.
79 Mżący deszcz silny.
80 Deszcz słaby.
81 Deszcz umiarkowany.
82 Deszcz silny.
83 Słaby grad.
84 Umiarkowany grad.
85 Silny grad.
86 Słabe krupy.
87 Umiarkowane krupy.
88 Silne krupy.
89 Słaby śnieg.
90 Umiarkowany śnieg.
91 Silny śnieg.
92 Burza słaba bez gradu.
93 Burza umiarkowana bez gradu.
94 Burza silna bez gradu.
95 Burza słaba z gradem.
96 Burza umiarkowana z gradem.
97 Burza silna z gradem.
98, 99 Liczby zapasowe.

61 Pluie forte.
62 Grêle faible.
63 Pluie moyenne avec grêle.
64 — forte avec grêle.
65 Légère chute de grésil.
66 Moyenne chute id.
67 Forte chute id.
68 Faible chute de neige.
69 Moyenne —
70 Forte —

Neige tombée.

71 Neige recouvrant entièrement le sol.
72 — avec taches sans neige.
73 Amas de neige.
74, 75, 76 Chiffres de réserve.

Précipitations.

77 Bruine légère.
78 — moyenne.
79 — forte.
80 Pluie légère.
81 — moyenne.
82 — forte.
83 Légère chute de grêle.
84 Moyenne chute de grêle.
85 Forte chute de grêle.
86 Légère chute de grésil.
87 Moyenne chute de grésil.
88 Forte chute de grésil.
89 Légère chute de neige.
90 Moyenne chute de neige.
91 Forte chute de neige.
92 Orage léger sans grêle.
93 — moyen —
94 — fort —
95 Orage léger avec grêle.
96 — moyen —
97 — fort —
98, 99 Chiffres de réserve.

Klucz II.—Poprzednie warunki meteorologiczne—WW.

Uwaga. — Grupy od 00 do 49 stosują się do pogody bez opadów.

Grupy od 50 do 97 stosują się do pogody z opadami.

Bez kondensacji lub mgły.

00 Niebo bez chmur.
01 Niebo prawie całkowicie czyste, chmury wysokości średniej lub wysokie.
02 Niebo prawie całkowicie czyste, chmury niskie.
03 Niebo prawie całkowicie czyste z chmurami na różnych wysokościach.

Code II. — Conditions météorologiques dans le passé.—WW.

Note. — Les groupes de 00 à 49 s'appliquent à un temps sans précipitations.

Les groupes de 50 à 97 s'appliquent à un temps avec précipitations.

Aucune condensation ni brouillard.

00 — Ciel sans nuage.
01 — Ciel presque entièrement bleu; nuages d'altitude moyenne ou élevée.
02 — Ciel presque entièrement bleu; nuages bas.
03 — Ciel presque entièrement bleu avec nuages à différents niveaux.

61 Heavy r.
62 Slight h.
63 Moderate r and h.
64 Heavy r and h.
65 Slight rs.
66 Moderate rs.
67 Heavy rs.
68 Slight s.
69 Moderate s.
70 Heavy s.

Snow Covering.

71 s over whole country.
72 s with bare patches.
73 Deep drifts.
74 }
75 } Reserve figures.
76 }

Precipitation (77-97).

77 Slight d.
78 Moderate d.
79 Thick d.
80 Slight r.
81 Moderate r.
82 Heavy r.
83 Slight h.
84 Moderate h.
85 Heavy h.
86 Slight rs.
87 Moderate rs.
88 Heavy rs.
89 Slight s.
90 Moderate s.
91 Heavy s.
92 Slight tlr }
93 Moderate tlr } Without hail.
94 Heavy tlr }
95 Slight tlr }
96 Moderate tlr } With hail.
97 Heavy tlr }
98 }
99 } Reserve Figures.

Code II: — Past Weather. — WW.

Note. — 00 — 49 Weather without precipitation. ther with precipitation.

No Precipitation or Fog (00-14).

00 equals Cloudless.
01 — b and bc; med. or high cloud.
02 — b and bc; low cloud.
03 — b and c; mixed cloud.

61 Pioggia forte.
62 Grandine leggera.
63 Pioggia moderata e grandine.
64 — forte e grandine.
65 Nevischio leggero.
66 — moderato.
67 — forte.
68 Nevicata leggera.
69 — moderata.
70 — forte.

Neve caduta (71-73).

71 Neve che ricopre tutto il suolo.
72 — con zone scoperte.
73 Cumuli di neve.
74 Cifre di riserva.
75 — —
76 — —

Precipitazione (77-97).

77 Pioggerella leggera.
78 — moderata.
79 — forte.
80 Pioggia leggera.
81 — moderata.
82 — forte.
83 Grandine leggera.
84 — moderata.
85 — forte.
86 Nevischio leggero.
87 — moderato.
88 — forte.
89 Neve leggera.
90 — moderata.
91 — forte.
92 Temporale leggero, senza grandine.
93 — moderato, —
94 — forte,
95 — leggero, con grandine.
96 — moderato, —
97 — forte, —
98 Cifre di riserva.
99 —

Codice II.—Condizioni meteorologiche nel tempo trascorso.—WW.

Nota.—I gruppi 00 - 49 si applicano al tempo senza precipitazione.

I gruppi 50—97 si applicano al tempo con precipitazione.

Senza precipitazione ne'nebbia (00-14).

00 Cielo senza nuvole.
01 Cielo quasi completamente sereno con nubi intermedie o superiori.
02 *id.* *id.* con nubi inferiori
03 *id.* *id.* con nubi a diverse altezze.

04 Niebo częściowo zachmurzone chmury średnie lub wysokie.
05 Niebo częściowo zachmurzone, chmury niskie.
06 Niebo częściowo zachmurzone, chmury na różnych wysokościach.
07 Po hmurno, chmury średnie lub wysokie.
08 Pochmurno, chmury niskie.
09 Niebo pochmurne chmury na różnych wysokościach.

04 — Ciel partiellement couvert; nuages moyens ou hauts.
05 — Ciel partiellement couvert; nuages bas.
06 — Ciel partiellement couvert; nuages à différents niveaux.
07 — Ciel nuageux et couvert; nuages d'altitude moyenne ou élevée.
08 — Ciel nuageux et couvert; nuages bas.
09 — Ciel nuageux et couvert; nuages à différents niveaux.

Pogoda pochmurna z przebłyskami jasności.

10 Chmury średnie lub wysokie.
11 Chmury niskie.
12 Chmury o wysokościach zmiennych.
13 Niebo całkowicie zachmurzone, chmury niskie lub o wysokościach zmiennych.
14 Niebo częściowo zachmurzone, chmury niskie lub na różnych wysokościach.

Temps couvert avec éclaircies.

10 — Nuages de moyenne ou de grande altitude.
11 — Nuages bas.
12 — Nuages d'altitudes variées.
13 — Ciel complétement couvert; nuages bas ou d'altitudes variées.
14 — Ciel bleu et couvert; nuages bas ou de niveaux variés.

Mgła z chmurami ponad nią.

15 Pogoda pochmurna z mgłą w stopniu 1.
16 „ „ „ „ 2.
17 „ „ „ „ 3.
18 „ „ „ „ 4 lub 5.
19 „ „ „ „ 6 do 8.

Brouillard avec nuages au-dessus.

15 — Temps couvert avec brouillard coté 1.
16 — — — 2.
17 — — — 3.
18 — — — 4 ou 5.
19 — — — 6 à 8.

Opary lub mgła.

20 Opary w stopniu 1.
21 Opary w stopniu 2.
22 Mgła w stopniu 3.
23 „ „ 4 albo 5.
24 „ „ 6 do 8.

Brume ou brouillard.

20 — Brume cotée 1.
21 — Brume cotée 2.
22 — Brouillard coté 3.
23 — — 4 ou 5.
24 — — 6 à 8.

Mgła wilgotna, albo opary.

25 Lekkie opary w stopniu 1.
26 „ „ „ 2.
27 Mgła wilgotna w stopniu 3.
28 „ „ „ 4 albo 5.
29 „ „ „ 6—8.

Brouillard humide ou Brume.

25 Brume légère cotée 1.
26 — 2.
27 Brouillard humide coté 3.
28 — 4 ou 5.
29 — 6 à 8.

Specjalne zjawiska bez kondensacji.

30 Wilgotne powietrze.
31 Wyjątkowa przejrzystość.
32 Mgła sucha.
33 Rosa.
34 Szron.
35 Sadź.
36 Gołoledź w mniejszym stopniu.
37 Gołoledź w dużym stopniu.
38 Halo naokoło słońca.
39 „ „ księżyca.
40 Wieniec naokoło słońca.
41 Wieniec naokoło księżyca.
42 Zorza północna.
43 Porywy wichrowe.
44 Północny wicher.

Phénomènes spéciaux non accompagnés de condensations.

30 Air humide.
31 visibilité exceptionnelle.
32 brouillard de poussière.
33 rosée.
34 gelée blanche.
35 givre.
36 léger verglas.
37 fort verglas.
38 halo solaire.
39 halo lunaire.
40 couronne solaire.
41 couronne lunaire.
42 aurore boréale.
43 rafale.
44 grains.

04 equals bc and c; med. or high cloud.
05 — bc and c; low cloud.
06 — bc and c; mixed cloud.
07 — c and o; med. or high cloud.
08 — c and o; low cloud.
09 — c and o; mixed cloud.

Overcast with blue patches (10-12).

10 equals med. or high cloud.
11 — low cloud.
12 — mixed cloud.
13 — completely overcast; low or mixed cloud.
14 — b and o; low or mixed cloud.

Fog with Cloud above (15-19).

15 equals overcast and 1f.
16 — overcast and 2f.
17 — overcast and 3f.
18 — overcast and 4f. or 5f.
19 — overcast and 6f. to 8f.

Haze or Fog (20-24).

20 equals Haze 1f.
21 — Haze 2f.
22 — Fog 3f.
23 — Fog 4f or 5f.
24 — Fog 6f. to 8f.

Wet Fog or Mist (25-29).

25 equals Mist 1fe.
26 — Mist 2fe.
27 — Fog. 3fe.
28 — Fog. 4fe. or 5fe.
29 — Fog. 6fe. to 8fe.

Special Phenomena without Precipitation (30-49).

30 equals e (wet air).
32 — Dust Haze.
33 — Dew.
34 — Hoar Frost.
35 — Rime.
36 — Glazed Frost.
37 — Glazed Roads.
38 — Solar Halo.
39 — Lunar Halo.
40 — Solar corona.
41 — Lunar corona.
42 — Aurora.
43 — Squalls.
44 — Gale.

04 Cielo parzialmente coperto con nubi intermedie o superiori.
05 *id.* *id.* con nubi inferiori.
06 *id.* *id.* con nuvole a diverse altezze.
07 Cielo nuvoloso e coperto con nubi intermedie o superiori.
08 *id.* *id.* con nubi inferiori
09 *id.* *id.* con nubi a diverse altezze.

Tempo coperto con squarci sereni (10-12).

10 Nubi a media o grande altezza.
11 Nubi inferiori.
12 Nubi d'altezze diverse.
13 Cielo completamente coperto, nubi inferiori o ad altezze diverse.
14 Cielo parzialmente coperto con nubi inferiori o ad altezze diverse.

Nebbia con nubi in alto (15-19).

15 Tempo coperto con nebbia d'intensità 1.
16 — — — 2.
17 — — — 3.
18 — — — 4 o 5.
19 — — — 6 a 8.

Caligine o Nebbia (20-24).

20 Caligine d'intensità 1.
21 — — 2.
22 Nebbia d'intensità 3.
23 — — 4 o 5.
24 — — 6 a 8.

Caligine o nebbia umida (25-29).

25 Caligine umida d'intensità 1.
26 — — — 2.
27 Nebbia umida d'intensità 3.
28 — — 4 o 5.
29 — — 6 a 8.

Fenomeni speciali senza precipitazione (30-49).

30 Aria umida.
31 Visibilità eccezionale.
32 Foschia di polvere.
33 Rugiada.
34 Brina.
35 Galaverna.
36 Gelicidio medio.
37 Gelicidio forte.
38 Alone solare.
39 Alone lunare.
40 Corona solare.
41 Corona lunare.
42 Aurora boreale.
43 Raffiche.
44 Tempesta e vento forte.

45 Mrok.
46 Niepogoda, czas groźny.
47 Grzmot.
48 Błyskawice.
49 Grzmot i błyskawice.

45 ténèbres.
46 mauvais temps; temps menaçant.
47 Tonnerre.
48 Éclairs.
49 Tonnerre et éclairs.

Kondensacja. — Ulewy.

50 Słaba ulewa.
51 Ulewa umiarkowana.
52 Ulewa silna.
53 Słaby grad albo deszcz z gradem.
54 Umiarkowany grad albo deszcz z gradem.
55 Silny grad albo deszcz z gradem.
56 Słabe krupy, albo deszcz z krupami.
57 Umiarkowane krupy, albo deszcz z krupami.
58 Silne krupy albo deszcz z krupami.
59 Słaby śnieg.
60 Umiarkowany śnieg.
61 Silny śnieg.

Condensation. — Averses.

50 légère averse de pluie.
51 moyenne —
52 forte —
53 légère averse de grêle, ou pluie et grêle.
54 moyenne — —
55 forte — —
56 faible averse de grésil, ou de pluie et de grésil.
57 moyenne — —
58 forte — —
59 légère chute de neige
60 moyenne chute de neige.
61 forte —

Opady przelotne.

62 Mrzący deszcz słaby.
63 „ „ umiarkowany.
64 „ „ silny.
65 Deszcz słaby.
66 „ umiarkowany.
67 „ silny.
68 Słaby deszcz z gradem.
69 Umiarkowany deszcz z gradem.
70 Silny deszcz z gradem.
71 Słabe krupy albo deszcz z krupami.
72 Umiarkowane krupy albo deszcz z krupami.
73 Silne krupy albo deszcz z krupami.
74 Śnieg słaby.
75 „ umiarkowany
76 „ silny.

Précipitations passagères.

62 Bruine légère . passagère.
63 — moyenne —
64 — forte —
65 pluie faible —
66 — moyenne —
67 — forte —
68 pluie légère et grêle —
69 — moyenne — —
70 — forte — —
71 chute faible — de grésil, ou de pluie [et de grésil.
72 — moyenne — — —
73 — forte — — —
74 — faible — de neige.
75 — moyenne — —
76 — forte — —

Opady trwałe lub prawie trwałe.

77 Mżący deszcz słaby.
78 „ „ umiarkowany.
79 „ „ silny.
80 Deszcz słaby.
81 „ umiarkowany.
82 „ silny.
83 Słaby deszcz z gradem.
84 Umiarkowany deszcz z gradem.
85 Silny deszcz z gradem.
86 Słabe krupy albo krupy z deszczem.
87 Umiarkowane krupy albo krupy z deszczem.
88 Silne „ „ „ „
89 Śnieg słaby.
90 „ umiarkowany.
91 „ silny.

Précipitations continues ou presque continues.

77 bruine légère.
78 — moyenne.
79 — forte.
80 chute de pluie légère.
81 — — moyenne.
82 — — forte.
83 — légère de pluie et de grèle.
84 — moyenne — —
85 — forte — —
86 — légère de grésil, ou de pluie et de grésil.
87 — moyenne — —
88 — forte — —
89 — légère de neige.
90 — moyenne —
91 — forte —

Burze.

92 Słaba burza (bez gradu).
93 Umiarkowana burza (bez gradu).
94 Gwałtowna „ „ „

Orages.

92 orage léger (sans grêle).
93 — moyen —
94 — violent —

45 equals Gloom.
46 — Ugly; threatening.
47 — Thunder.
48 — Lightning.
49 — Thunder and Lightning.

Precipitation. Passing Showers (50-61).

50 of slight
51 of moderate } rain.
52 of heavy
53 of slight
54 of moderate } hail or r and h.
55 of heavy
56 of slight
57 of moderate } rs or r and rs.
58 of heavy
59 of slight-snow.
60 of moderate snow.
61 of heavy snow.

Occasional Precipitation (62-76).

62 occasional slight d.
63 — moderate d.
64 — thick d.
65 — slight r.
66 — moderate r.
67 — heavy r.
68 — slight r and h.
69 — moderate r and h.
70 — heavy r and h.

71 — slight
72 — moderate } rs or r and rs.
73 — heavy
74 — slight s.
75 — moderate s.
76 — heavy s.

Continuous or nearly continuous Precipitation (77-91).

77 slight
78 moderate } drizzle.
79 thick
80 slight
81 moderate } rain.
82 heavy
83 slight
84 moderate } r and hail.
85 heavy
86 slight
87 moderate } rs or r and rs.
88 heavy
89 slight
90 moderate } snow.
91 heavy

Thunderstorms (92-97).

92 slight tlr
93 moderate tlr } without hail.
94 heavy tlr

45 Oscurità.
46 Tempo cattivo, minaccioso.
47 Tuoni.
48 Lampi.
49 Tuoni e Lampi.

Precipitazione. — Piovaschi (50-61).

50 Piovasco leggero.
51 — moderato.
52 — forte.
53 Rovescio leggero
54 — moderato } di grandine
55 — forte } o di pioggiae grandine.
56 — leggero
57 — moderato } di nevischio
58 — forte } o di pioggiae nevischio.
59 Nevicata leggera.
60 — moderata.
61 — forte.

Precipitazioni passeggere (62-76).

62 Pioggerella passeggera leggera.
63 — — moderata.
64 — — forte.
65 Pioggia passeggera leggera.
66 — — moderata.
67 — — forte.
68 Pioggia e grandine passeggere leggere.
69 — — — moderate.
70 — — — forti.
71 Nevischio o pioggia e nevischio passeggero [leggero.
72 — — — moderato.
73 — — — forte.
74 Nevicata passeggera leggera.
75 — — moderata.
76 — — forte.

Precipitazione continua o quasi continua (77-91).

77 Pioggerella leggera.
78 — moderata
79 — forte.
80 Pioggia leggera.
81 — moderata.
82 — forte.
83 Grandine e pioggia leggera.
84 — — moderata.
85 — — forte.
86 Nevischio o pioggia e nevischio leggero.
87 — — — moderato.
88 — — — forte.
89 Nevicata leggera.
90 — moderata.
91 — forte.

Temporali (92-97).

92 Temporale leggero
93 — moderato } senza grandine.
94 — violento

95 Słaba burza (z gradem).
96 Umiarkowana burza (z gradem).
97 Gwałtowna " " "
98 Liczby zapasowe.
99 —

Klucz III.—Rodzaj chmur: { *Chmury niskie — A.* / *Chmury wysokie lub średniej wysokości — B.*

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

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

Chmury średniej wysokości:
5. Alto stratus rzadkie (słońce lub księżyc prześwieca).
6. Alto stratus zgęszczone.
7. Alto cumulus (wysokość niżej 3 kilometrów).
8. Alto cumulus (wysokie) (wysokość ponad 3 kilometry).

Klucz IV (a), (b), (c).— Wysokości i ciśnienia w górnych warstwach atmosferycznych.

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

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

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

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

95 orage léger (avec grêle).
96 — moyen —
97 — violent —
98 Chiffre de réserve.
99 —

Code III.—Forme des nuages: { *Nuages bas. — A.* / *Nuages élevés ou d'altitude moyenne. — B.*

Nuages bas:
1 Fracto cumulus.
2 Mammato cumulus.
3 Strato cumulus bas (altitude inférieure à 1.200 mètres).
4 Strato cumulus élevés (altitude supérieure à 1,200 mètres).
5 Nimbus.
6 Cumulus.
7 Cumulo nimbus.
8 Stratus.

Nuages élevés:
1 Cirrus.
2 Cirro stratus.
3 Cirro cumulus.
4 Faux cirrus.

Nuages d'altitude moyenne:
5 Alto stratus mince épais (soleil ou lune visible au travers).
6 Alto stratus épais.
7 Alto cumulus (altitude inférieure à 3 kilomètres).
8 Alto cumulus (élevé) (altitude supérieure à 3 kilomètres).

Code IV (a), (b), (c). — Altitudes et pressions dans les hautes couches atmosphériques.

Code IV (a). — Altitude de la base des nuages bas. — h.

0 nuages au dessous de 150 mètres.
1 nuages entre 150 et 300 —
2 — — 300 et 500 —
3 — — 500 et 750 —
4 — — 750 et 1000 —
5 — — 1000 et 1500 —
6 — — 1500 et 2000 —
7 — — 2000 et 2500 —
8 — — 2500 et 3000 —
9 pas de nuages bas.

Code IV (b).—Altitude des courants d'air supérieurs—H.

1 altitude de 200 mètres.
2 — 500 —
3 — 1000 —
4 — 1500 —
5 — 2000 —
6 — 3000 —
7 — 4000 —
8 — 5000 —

95 slight tlr
96 moderate tlr } with hail.
97 heavy tlr
98 }
99 } Reserve Numbers.

Code III.—Form of Cloud. { *Low Cloud.—A.* / *Medium or High Cloud.—B.*

Low Cloud:	1	equals	Fracto Cumulus.
	2	—	Mammato Cumulus.
	3	—	Low Strato Cumulus (below 1200 m.).
	4	—	High Strato Cumulus (above 1200 m.).
	5	—	Nimbus.
	6	—	Cumulus.
	7	—	Cumulo Nimbus.
	8	—	Stratus.
High Cloud:	1	—	Cirrus.
	2	—	Cirro Stratus.
	3	—	Cirro Cumulus.
	4	—	False Cirrus.
Medium Cloud:	5	—	Thin Alto Stratus (Sun or Moon visible).
	6	—	Thick Alto Stratus.
	7	—	Alto Cumulus (low) (below 3 km.).
	8	—	Alto Cumulus (high) above 3 km.).

Code IV (a), (b), (c).—Heights and Pressures of Upper Air Reports.

Code IV (a).—Height of base of Low Cloud—h.

Code figure.			Metres.
0	equals	cloud below	150
1	—	cloud below	150— 300
2	—	cloud below	300— 500
3	—	cloud below	500— 750
4	—	cloud below	750—1000
5	—	cloud below	1000—1500
6	—	cloud below	1500—2000
7	—	cloud below	2000—2500
8	—	cloud below	2500—3000
9	—	no low cloud.	

Code IV(b).—Height of Upper Wind—H.

Code figure.		Metres.
1	equals	200
2	—	500
3	—	1000
4	—	1500
5	—	2000
6	—	3000
7	—	4000
8	—	5000

95 Temporale leggero
96 — moderato } con grandine.
97 — violento
98 Numeri di riserva.
99 — —

Codice III.—Forme di nubi: { *Nubi inferiori.—A.* / *Nubi intermedie o superiori—B.*

Nubi inferiori:	1	— Fratto cumuli.
	2	— Mammato cumuli.
	3	— Basso strati cumuli (inferiore ai 1200 m.).
	4	— Alto strati cumuli (superiore ai 1200 m.).
	5	— Nembi.
	6	— Cumuli.
	7	— Cumuli nembi.
	8	— Strati.
Nubi superiori:	1	— Cirri.
	2	— Cirro strati.
	3	— Cirro cumuli.
	4	— Falsi cirri.
Nubi intermedie:	5	— Alto strato di piccolo spessore (sole o luna visibile).
	6	— Alto strato di grande spessore.
	7	— Alto cumulo (di altezza inferiore ai 3 chm.).
	8	— Alto cumulo (di altezza superiore ai 3 chm.).

Codice IV (a), (b), (c).—Altezze e pressioni negli alti strati atmosferici.

Codice IV (a).—Altezza della base delle nubi inferiori.

Cifra del codice.			Metri.
0	Nubi inferiori ai		150
1	—	fra	150 e 300
2	—	—	300 e 500
3	—	—	500 e 750
4	—	—	750 e 1000
5	—	—	1000 e 1500
6	—	—	1500 e 2000
7	—	—	2000 e 2500
8	—	—	2500 e 3000
9	nessuna nube bassa.		

Codice IV (b).—Altezza delle correnti d'aria superiori.—H.

Cifra del codice.		Metri
1	Altezza di	200
2	—	500
3	—	1000
4	—	1500
5	—	2000
6	—	3000
7	—	4000
8	—	5000

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

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

Code IV (c). — Hauteurs et pressions auxquelles se rapportent les cotes de température et d'humidité—p.

0 Surface du sol.
1 300 mètres au-dessus du sol.
2 Pression de 1000 millibars (mb).
3 — de 950 —
4 — de 900 —
5 — de 850 mb.
6 — de 800 —
7 — de 750 —
8 — de 700 —
9 — de 600 —

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

Liczba klucza	Największa odległość z jakiej można odróżnić jakiś przedmiot	Mgła w stopniu	Lub przejrzystość w stopniu
0	mniej niż 25 metrów	8	—
	25 „	7	—
1	50 „	6	—
—	100 „	5	—
2	200 „	4	—
—	500 „	3	1
3	1000 „	3	2
4	2000 „	2	3
5	4000 „	2	4
6	7000 „	1	5
7	12000 „	1	6
8	20000 „	—	7
—	30000 „	—	8
9	więcej niż 30000 metrów	—	9

Code V.—Visibilité à la surface du sol et Brouillard.—V.

Chiffre du Code.	Distance maximum à laquelle on peut distinguer un objet.	Équivalence.
0	Moins de 25 mètres.	Brouillard coté 8
	25 —	— 7
1	50 —	— 6
	100 —	— 5
2	200 —	— 4
	500 —	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 1
3	1 000 —	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 2
4	2 000 —	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 3
5	4 000 —	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 4
6	7 000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 5
7	12 000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 6
8	20 000 —	Visibilité cotée 7
	30 000 mètres	— *id.* — 8
9	plus de 30 000 mètres et temps clair	Visibilité cotée 9

Klucz VI. Wilgotności względne — H.

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

Code VI. — Humidités relatives. — H.

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

Klucz VII. Stan morza — S.

Liczba klucza	Stan powierzchni.
0	Morze gładkie, spokój zupełny.
1	Bardzo spokojne: powierzchnia bardzo lekko pomarszczona.
2	Powierzchnia lekko pomarszczona.
3	Powierzchnia słabo falująca.
4	Powierzchnia umiarkowanie falująca.
5	Powierzchnia raczej niespokojna.

Code VII. — Etat de la Mer. — S.

Chiffre du code.	État de la surface.
0	Mer d'huile; calme plat.
1	Très calme, surface très légérement ridée
2	Surface légèrement ridée.
3	Clapotis.
4	Surface modérément ridée.
5	Surface plutôt agitée.

Code IV (c). — Height or Pressure to which Temperature and Humidity Values refer — p.

Code figure.		
0	equals	surface.
1	—	300 metres above surface.
2	—	pressure of 1000 mb.
3	—	pressure of 950 mb.
4	—	pressure of 900 mb.
5	—	pressure of 850 mb.
6	—	pressure of 800 mb.
7	—	pressure of 750 mb.
8	—	pressure of 700 mb.
9	—	pressure of 600 mb.

Codice IV (c). — Altezza e pressione alle quali si riferiscono i valori della temperatura e dell'umidità.—p.

Cifra del codice.	
0	al suolo.
1	300 metri sopra il suolo.
2	pressione di 1000 millibari (mb.).
3	pressione di 950 mb.
4	pressione di 900 mb.
5	pressione di 850 mb.
6	pressione di 800 mb.
7	pressione di 750 mb.
8	pressione di 700 mb.
9	pressione di 600 mb.

Code V. — Surface Visibility and Fog. — V.

Code figure.	Most distant object visible.	Description.
0	less than 25 metres	8 f
	25 metres	7 f
1	50 —	6 f
	100 —	5 f
2	200 —	4 f
	500 —	3 f or 1 V
3	1000 —	3 f or 2 V
4	2000 —	2 f or 3 V
5	4000 —	2 f or 4 V
6	7000 —	1 f or 5 V
7	12000 —	1 f or 6 V
8	20000 —	7 V
	30000 —	8 V
9	above 30000 and clear air	9 V

Codice V. — Visibilita (V) al suolo e nebbia.

Cifra del codice.	Massima distanza alla quale si può distinguere un oggeto.	Corrisponde Nebb a d'intensità.		Visibilità
0	meno di 25 metri	8		
	25 metri	7		
1	50 —	6		
	100 —	5		
2	200 —	4		
	500 —	3	o	1 V
3	1000 —	3	o	2 V
4	2000 —	2	o	3 V
5	4000 —	2	o	4 V
6	7000 —	1	o	5 V
7	12000 —	1	o	6 V
8	20000 —			7 V
	30000 —			8 V
9	Oltre 30000 e aria chiara			9 V

Code VI. — Relative Humidity. — H.

Code figures.		
0	equals	95—100 per cent.
9	—	90— 94 —
8	—	80— 89 —
7	—	70— 79 —
6	—	60— 69 —
5	—	50— 59 —
4	—	40— 49 —
3	—	30— 39 —
2	—	20— 29 —
1	—	10— 19 —

Codice VI. — Umidità relativa. — H.

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

Code VII. — State of Sea. — S.

Code figure.		Description.
0	equals	Calm—glassy.
1	—	Very smooth—slightly rippled.
2	—	Smooth—rippled.
3	—	Slight—rocks buoy.
4	—	Moderate furrowed.
5	—	Rather rough—much furrowed.

Codice VII. — Stato del mare. — S.

Cifra del codice.		Stato della superficie.
0	equivale:	mare liscio, calma piatta.
1	—	mare calmo, motto leggermente increspato.
2	—	mare quasi calmo, leggermente increspato.
3	—	mare leggermente mosso.
4	—	mare mosso.
5	—	mare agitato.

Liczba klucza	Stan powierzchni
6	Powierzchnia niespokojna.
7	Wysokie fale.
8	Morze bardzo wzburzone, fale bardzo wysokie.
9	Morze rozszalałe.

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

Klucz VIII (a) Samoloty.

Liczba klucza	
0	Niemożliwa: mgła.
1	„ deszcz i niskie chmury.
2	„ porywy wiatru, burza.
3	Bardzo niebezpieczna: opary.
4	„ „ wiatr i niepogoda.
5	Niebezpieczna: opary.
6	„ wiatr i niepogoda.
7	Dobra do lotu.
8	Bardzo dobra do lotu.
9	Doskonała.

Klucz VIII (b) Sterowce.

Liczba klucza	
0	Niemożliwa: mgła.
1	„ deszcz, wiatr, niskie chmury.
2	„ porywy wiatru, burza.
3	Bardzo niebezpieczna, gwałtowny wiatr
4	„ „ gwałtowne porywy wichrowe.
5	Niebezpieczna: silny wiatr.
6	„ słabe porywy wichrowe.
7	Dobra.
8	Bardzo dobra.
9	Doskonała.

Klucz IX. — Przebieg krzywej barometrycznej — β.

0 Ciśnienie stałe.
1 „ zmienne.
2 „ wzrastające.
3 „ malejące.
4 „ malejące, następnie wzrastające.
5 „ stałe, następnie wzrastające.
6 „ stałe, następnie malejące.
7 „ malejące, obecnie stałe.
8 „ wzrastające, obecnie stałe lub malejące.
9 Porywy wichrowe, nagłe podniesienie ciśnienia wraz ze znacznemi zmianami wiatru i pogody.

Klucz X. — Kierunek wiatru — DD.

Kierunek wiatru jest wskazywany w odstępach 5° zapomocą liczb całkowitych od 1 do 72. Liczby odpowiadające głównym kierunkom dawnego klucza telegraficznego, są następujące:

Chiffre du code	État de la surface
6	Surface agitée.
7	Hautes lames.
8	Mer très houleuse; très hautes lames.
9	Mer démontée; mer en furie.

Code VIII (a) et (b).— Conditions du temps pour la Navigation aérienne.

Code VIII (a) Avions.

Chiffre du code.	
0	tout à fait mauvais: brouillard.
1	— *id.* — pluie et nuages bas.
2	— *id.* — coups de vent, tempête.
3	très dangereux: brume.
4	— *id.* — vent et mauvais temps.
5	dangereux: brume.
6	— *id.* — vent et mauvais temps.
7	bon pour le vol.
8	très bon pour le vol.
9	parfait —

Code VIII (b) Dirigeables.

Chiffre du code.	
0	tout à fait mauvais: brouillard.
1	— *id.* — pluie, vent et nuages bas.
2	— *id.* — coups de vent, tempête.
3	très dangereux: vent violent.
4	— *id.* — rafales intermittentes.
5	dangereux: fort vent.
6	— *id.* — faibles rafales.
7	bon.
8	très bon.
9	parfait.

Code IX. — Allure de la courbe barométrique. — β.

0 Pression stationnaire.
1 — variable.
2 — croissante.
3 — décroissante.
4 — décroissante puis croissante.
5 — stationnaire puis croissante.
6 — stationnaire puis décroissante.
7 Pression décroissante et actuellement stationnaire.
8 Pression croissante et actuellement stationnaire ou décroissante.
9 Rafales; montée soudaine, avec changements marqués de vent et de temps.

Code X. — Direction du vent. — DD.

La direction du vent est indiquée par échelons de 5°, au moyen des nombres entiers de 1 à 72. Les nombres correspondants aux points cardinaux de l'ancien code télégraphique sont les suivants:

Code figure.		Description.
6	equals	Rough—deeply furrowed.
7	—	High rollers, steep fronts.
8	—	Very high rollers, steep fronts.
9	—	Phenomenal—precipitous.

Code VIII (a) & (b). — Fitness for Flying.

Code VIII (a) Fitness for Aeroplane.

Code figure.		
0	equals	entirely unfit : fog.
1	—	entirely unfit : rain and low cloud.
2	—	entirely unfit : gales.
3	—	very risky : mist.
4	—	very risky : wind and weather.
5	—	risky : mist.
6	—	risky : wind and weather.
7	—	fit.
8	—	very fit.
9	—	perfect.

Code VIII (b) Fitness for Airships.

Code figure.		
0	equals	entirely unfit : fog.
1	—	entirely unfit : rain, wind, and low cloud.
2	—	entirely unfit : gales.
3	—	very risky : high wind.
4	—	very risky : occasional squalls.
5	—	risky : strong wind.
6	—	risky : slight squalls.
7	—	fit.
8	—	very fit.
9	—	perfect.

Code IX.—Characteristic of Barometric Tendency.—β.

Code figure.		
0	equals	steady.
1	—	unsteady.
2	—	rising.
3	—	falling.
4	—	falling, then rising.
5	—	steady, then rising.
6	—	steady, then falling.
7	—	falling, now steady.
8	—	rising, now steady or falling.
9	—	line squall; sudden rise with marked change of wind and weather.

Code X. — Direction of wind. — DD.

Direction is specified to the nearest 5° by use of the numbers 1—72. The numbers corresponding with the usual „even" points of the old telegraphic scale are as follows: —

Cifra del codice		Stato della superficie.
6	equivale	mare molto agitato.
7	—	mare grosso, con onde alte.
8	—	mare molto grosso, con onde altissime.
9	—	mare burrascoso.

Codice VIII (a) e (b).—Condizioni di tempo per la navigazione aerea.

Codice VIII (a). — Velivoli.

Cifra del codice.		
0	equivale a	decisamente cattivo : nebbia.
1	—	decisamente cattivo : pioggia e nuvole basse.
2	—	decisamente cattivo : colpi di vento, tempesta.
3	—	molto pericoloso : foschia.
4	—	molto pericoloso : vento e cattivo tempo.
5	—	pericoloso : foschia.
6	—	pericoloso : vento e cattivo tempo.
7	—	adatto al volo.
8	—	molto adatto al volo.
9	—	ottimo.

Codice VIII (b). — Dirigibili.

Cifra del codice.		
0	equivale a	decisamente cattivo : nebbia.
1	—	decisimente cattivo : pioggia, vento e nuvole basse.
2	—	decisamente cattivo : colpi di vento, tempesta.
3	—	molto pericoloso : vento forte.
4	—	molto pericoloso : colpi di vento intermittenti.
5	—	pericoloso : vento forte.
6	—	pericoloso : raffiche deboli.
7	—	adatto al volo.
8	—	molto adatto al volo.
9	—	ottimo.

Codice IX. — Andamento della curva barometrica.—β.

Cifra del codice.		
0	equivale a	stazionario.
1	—	irregolare.
2	—	in salita continua.
3	—	in discesa continua.
4	—	prima in discesa, poi in salita.
5	—	stazionario, poi in salita.
6	—	stazionario, poi in discesa.
7	—	prima in discesa poi stazionario.
8	—	prima in salita poi stazionario o in discesa.
9	—	discesa, poi in salita molto rapida con cambiamenti notevoli di vento e di tempo.

Codice X. — Direzione de vento. — DD.

La direzione del vento è indicata di 5° in 5° a mezzo dei numeri interi da 1 a 72. I numeri corrispondenti ai punti cardinali dell'antica scala telegrafica sono i seguenti:

04	odpowiada	NNE.
09	„	NE.
13	„	ENE.
18	„	E.
22	„	ES.
27	„	SE.
31	„	SSE.
36	„	S.
40	„	SSW.
45	„	SW.
49	„	WSW.
54	„	W.
58	„	WNW.
63	„	NW.
67	„	NNW.
72	„	N.

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

Przykład: 17^0 równy 03; 53^0 równy 11^0; 257^0 równy 51; 313^0 równy 63.

04	Correspond à	NNE.
09	—	NE.
13	—	ENE.
18	—	Est.
22	—	ES.
27	—	SE.
31	—	SSE.
36	—	Sud.
40	—	SSW.
45	—	SW.
49	—	WSW.
54	—	Ouest.
58	—	WNW.
63	—	NW.
67	—	NNW.
72	—	Nord.

Pour exprimer dans cette échelle une orientation calculée en degrés, il faut diviser par 5 le nombre de degrés (ou multiplier ce nombre par 2, diviser ensuite par 10 et arrondir finalement au nombre entier le plus proche).

Ex. : 17^0 égale 03; 53^0 égale 11^0; 257^0 égale 51; 313^0 égale 63.

Aneks H.

CŁO.

Postanowienia ogólne.

1.

Statki powietrzne, udające się zagranicę, mogą odlatywać tylko z lotnisk wyznaczonych specjalnie przez Zarząd Celny każdego z układających się Państw, zwanych „lotniskami celnemi".

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

2.

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

3.

Każda użyteczna informacja tycząca się lotnisk celnych danego Państwa, oraz wszelkie zmiany danych, zamieszczonych w spisie, tudzież odpowiednie potrzebne zmiany na mapach lotniczych wraz z datami, od których zmiany te obowiązują, jako też wszelkie inne wiadomości, odnoszące się do międzynarodowych lotnisk, które miałyby powstać, winny być podane przez Państwo zainteresowane do wiadomości Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, która wiadomości te zakomunikuje wszystkim Państwom układającym się. Państwa układające się mogą się umówić o ustanowienie międzynarodowych lotnisk, na których służbę celną wykonywać będą dwa lub kilka Państw wspólnie.

Annexe H.

DOUANES.

Dispositions générales.

1.

Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque État contractant et dénommés „aérodromes douaniers".

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes.

2.

Tout aèronef qui se rend d'un État dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les États contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3.

Toute information utile concernant les aérodromes douaniers d'un État, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aérodromes internationaux qui seraient créées, seront notifiées par l'État intéressé à la Commission internationale de Navigation Aérienne qui communiquera ces informations à tous les États contractants. Les États contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aérodromes internationaux réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs États.

04	equals	NNE.
09	—	NE.
1	—	ENE.
18	—	East.
22	—	ESE.
27	—	SE.
31	—	SSE.
36	—	South.
40	—	SSW.
45	—	SW.
49	—	WSW.
54	—	West.
58	—	WNW.
63	—	NW.
67	—	NNW.
72	—	North.

To express directions calculated in degress in this scale, divide the number of degrees by 5 (or multiply by 2 and divide by 10),

e.g., 17^0 equals 03; 53^0 equals 11; 257^0 equals 51; 313^0 equals 63.

04	corrisponde a	NNE.
09	—	NE.
13	—	ENE.
18	—	Est.
22	—	ESE.
27	—	SE.
31	—	SSE.
36	—	Sud.
40	—	SSW.
45	—	SW.
49	—	WSW.
54	—	Ovest.
58	—	WNW.
63	—	NW.
67	—	NNW.
72	—	Nord.

Per esprimere in questa scala una direzione calcolata in gradi, bisogna dividere il numero dei gradi per 5 (o moltoplicare per 2 e dividere per 10) e prendere il numero intiero più prossimo al risultato.

Esempio: $17^0=03$; $53^0=11$; $257^0=51$; $313^0 = 63$.

Annex H.

CUSTOMS.

General provisions.

1.

Any aircraft going abroad shall depart only from aerodromes specially designated by the customs administration of each contracting State, and named „customs aerodromes".

Aircraft coming from abroad shall land only in such aerodromes.

2.

Every aircraft which passes from one State into another is obliged to cross the frontier between certain points fixed by the contracting States. These points are shown on the aeronautical maps.

3.

All necessary information concerning customs' aerodromes within a state, including any alterations made to the list and any corresponding alterations necessary on the aeronautical maps and the dates when such alterations become valid, and all other information concerning any international aerodromes which may be established, shall be communicated by the States concerned to each other and to the International Commission for Air Navigation which shall notify such information to all ot the contracting states. The contracting States may agree to establish international aerodromes at which there may be joint customs services for two or more States

Allegato H.

DOGANE.

Disposizioni generali.

1.

Qualsiasi aeromobile diretto all'estero deve partire soltanto dagli aeroporti che sono appositamente indicati dall'amministrazione doganale di ogni Stato contraente e denominati „aeroporti doganali".

Gli aeromobili che provengono dall'estero dovranno atterrare soltanto in tali aeroporti.

2.

Ogni aeromobile che passa da uno Stato ad un'altro è obbligato a traversare il confine fra determinati punti stabiliti dagli Stati contraenti. Tali punti sono indicati sulle carte aeronautiche.

3.

Tutte le informazioni sugli aeroporti doganali di uno Stato, comprese le modificazioni che potrebbero essere portate alla loro lista e le modificazioni corrispondenti delle carte aeronautiche, la data colla quale tali modificazioni entreranno in vigore, e tutte le altre informazioni relative a quegli aeroporti internazionali che potranno essere impiantati in seguito saranno comunicate dallo Stato interessato alla Commissione internazionale di navigazione al rea che le notificherà a tutti gli Stati contraenti. Gli Stati contraenti possono prendere accordi per impiantare degli aeroporti internazionali nei quali vi sia un servizio doganale cumulativo per due o più Stati.

4.

Jeżeli wskutek wypadku spowodowanego siłą wyższą, co powinno być udowodnione, statek powietrzny przeleci granicę w innym punkcie, niż to jest wyznaczone, wówczas winien on wylądować na najbliższem lotnisku celnem, położonem na linji jego podróży. Jeśli statek zmuszony jest lądować, zanim doleci do takiego lotniska, wówczas powinien zawiadomić najbliższe władze policyjne lub celne.

Statek będzie mógł odlecieć dalej tylko za pozwoleniem tychże władz, które po sprawdzeniu zawizują książkę podróży, jak również manifest przewidziany w paragrafie 5 i wskażą pilotowi lotnisko celne, w którem obowiązany będzie dokonać odprawy celnej.

5.

Piloci przed odlotem, lub zaraz po przybyciu, zależnie od tego, czy udają się zagranicę, czy też stamtąd powracają, powinni przedstawić władzom lotniska swój dziennik podróży i jeśli tego potrzeba — manifest przewożonych towarów i zapasów statku.

6.

Manifest powinien być sporządzony zgodnie z załączonym poniżej wzorem Nr. 1.

Towary powinny być obowiązkowo podane w szczegółowej deklaracji, sporządzonej przez wysyłających według załączonego niżej wzoru Nr. 2.

Każde Państwo układające się może żądać wpisania bądź na manifeście, bądź w deklaracji celnej, takich dat uzupełniających, jakie będzie uważało za potrzebne.

7.

Przed odlotem, o ile chodzi o statek powietrzny przewożący towary, urzędnik skarbowy przystępuje na podstawie manifestu i deklaracji do przepisanej rewizji i wizuje dziennik podróży oraz manifest. Przy swoim podpisie wyciska pieczęć.

Na towary lub grupy towarów, dla których ta formalność jest wymagana, urzędnik nakłada swoją pieczęć.

Po przybyciu statku urzędnik skarbowy stwierdziwszy, że pieczęcie są nienaruszone, przystępuje do załatwienia formalności celnych, wizuje dziennik podróży i zatrzymuje manifest.

Jeśli chodzi o statek powietrzny nieprzewożący towarów, wówczas podlega tylko wizowaniu dziennik podróży przez władze policyjne i celne.

Materjały pędne na statku nie podlegają ocleniu, o ile nie przekraczają ilości potrzebnej do odbycia podróży wskazanej w dzienniku podróży.

8.

Tytułem wyjątku od przepisów ogólnych niektóre kategorje statków powietrznych, mianowicie

4.

Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l' autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aéroplace douanière où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5.

Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aérodrome leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6.

Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n° 2 ci-joint.

Tout Etat contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7.

Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du dédouanement, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8.

Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs po-

4.

When, by reason of a case of *force majeure*, which must be duly justified, an aircraft crosses the frontier at any other point than those designated, it shall land at the nearest customs aerodrome on its route. If it is forced to land before reaching this aerodrome it shall inform the nearest police or customs authorities.

It will only be permitted to leave again with the authorisation of these authorities, who shall, after verification, stamp the log book and the manifest provided for in paragraph 5; they shall inform the pilot of the customs aerodrome where he must necessarily carry ou the formalities of customs clearance.

5.

Before departure, or immediately after arrival, according to whether they are going to or coming back from a foreign country, pilots shall show their log books to the authorities of the aerodrome and, if necessary, the manifest of the goods and supplies for the journey which they carry.

6.

The manifest is to be kept in conformity with the attached form Nr. 1.

The goods must be the subject of detailed declarations in conformity with the attached form Nr. 2, made out by the senders.

Every contracting State has the right to prescribe for the insertion either on the manifest or on the customs declaration of such supplementary entries as it may deem necessary.

7.

In the case of an aircraft transporting goods the customs officer, before departure, shall examine the manifest and declarations, make the prescribed verifications and sign the log book as well as the manifest. He shall verify his signature with a stamp. He shall seal the goods or sets of goods, for which such a formality is required.

On arrival the customs officer shall ensure that the seal is unbroken, shall pass the goods, shall sign the log book and keep the manifest.

In the case of an aircraft with no goods on board, the log book only shall be signed by the police and customs officials.

The fuel on board shall not be liable to customs duties provided the quantity thereof does not exceed that needed for the journey as defined in the log book.

8.

As an exception to the general regulations, certain classes of aircraft, particularly postal aircraft,

4.

Quando, in caso di forza maggiore, che dovrà essere debitamente giustificata, un aeromobile traversa il confine in un punto diverso da quelli previsti, dovrà atterrare nell' aeroporto doganale più vicino situato sulla sua rotta. Se è obbligato ad atterrare prima di arrivare a tale aeroporto dovrà informarne la più vicina stazione di dogana o di polizia.

Potrà ripartire solamente coll'autorizzazione di tali autorità, che, dopo la verifica, firmeranno il libro di bordo e il manifesto previsti nel paragrafo 9, e indicheranno al pilota l'aeroporto doganale nel quale esso è tenuto a compiere le formalità della visita doganale.

5.

Prima della partenza, o subito dopo l'arrivo, secondo che si rechino in paese estero o ne ritornino, i piloti mostreranno i loro libri di bordo alle autorità dell'aeroporto e se è necessario, il manifesto delle merci e delle provviste che trasportano a bordo.

6.

Il manifesto deve essere tenuto in conformità del modello n° 1, allegato.

La merce sarà oggetto di dichiarazioni particolareggiate in conformità del modello n° 2, allegato, che dev'essere riempito dal mittente.

Ogni Stato contraente ha il diritto di prescrivere l'inserzione, o sul manifesto o sulla dichiarazione doganale di, quelle indicazioni addizionali che riterrà necessarie.

7.

Se un aeromobile trasporta merci, l'agente di dogana, prima della partenza, esaminerà il manifesto e le dichiarazioni, farà le verifiche prescritte, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto Legalizzerà la firma con un bollo e metterà i sigilli di piombo a quelle merci per le quali questa formalità è richiesta.

All'arrivo, l'agente di dogana constaterà se il sigillo di piombo è ancora intatto, procederà alle operazioni di sdoganamento della merce, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto.

Se l'aeromobile non trasporta merci, gli ufficiali di polizia e di dogana firmeranno solamente il giornale di rotta.

Il combustibile a bordo andrà esente da diritti di dogana, purchè la sua quantità non oltrepassi quella occorrente per il viaggio come è descritto nei libri di bordo.

8.

Come eccezioni al regolamento generale, certe categorie di aeromobili, e in particolare gli aeromo-

statki pocztowe, statki należące do koncesjonowanych Towarzystw przewozów powietrznych, oraz statki należące do członków uznanych Towarzystw turystycznych i nietrudniące się przewozem podróżnych ani towarów, mogą być zwolnione od lądowania na lotniskach celnych i mogą otrzymać zezwolenie na rozpoczęcie i zakończenie podróży na niektórych lotniskach wewnętrznych, wskazanych przez Zarząd Ceł i policję każdego Państwa, na których to lotniskach będą dopełniane formalności celne.

Statki te jednak winny lecieć normalną drogą powietrzną i dawać umówione sygnały, aby umożliwić rozpoznanie ich podczas przelatywania przez granice.

staux, ceux appartenant à des Compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensés d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéroplaces de l'intérieur, désignées par l'Administration des douanes et de la police de chaque État et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

Sposób postępowania ze statkami i towarami.

Régime applicable aux appareils et aux marchandises.

9.

Statki powietrzne lądujące w obcym kraju podlegają z reguły miejscowym opłatom celnym, o ile one tam istnieją.

Jeśli statki mają być zpowrotem wywiezione, wówczas mogą korzystać z postępowania przekazowego lub odprawy warunkowej.

Jeśli między dwoma lub kilkoma krajami powstaje związek Towarzystw turystycznych, statki powietrzne wymienionych krajów mogą korzystać z tak zwanego „tryptyku".

9.

Les aéronefs atterrissant en Pays étranger acquittent, en principe, les droits de douane s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

S'il se forme, entre deux ou plusieurs Pays de l'Union, des Sociétés de Tourisme, les aéronefs desdits Pays jouiront du régime du „Triptyque".

10.

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

Pod względem ich pochodzenia oraz stosowania do nich innych przepisów celnych, podlegają one prawom, jakie są stosowane do towarów przywożonych lądem lub morzem.

10.

Les marchandises arrivant par aéronef sont considérées comme provenant du Pays où le carnet de route et le manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11.

Przy wywozie towarów, które zwolniono czasowo od cła pod warunkiem powrotnego wywozu, lub towarów, które leżały na składzie celnym, albo towarów podlegających opłatom wewnętrznym, wysyłający udowodnią wywóz zagranicę zaświadczeniem urzędu celnego kraju przeznaczenia.

11.

Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

Tranzyt powietrzny towarów.

Transit aérien.

12.

Jeśli statek powietrzny, celem dostania się do miejsca przeznaczenia, musi przelatywać ponad jednym lub kilkoma układającemi się krajami i przestrzegać praw zwierzchnich przysługujących każdemu z tych krajów, rozróżniać należy dwa wypadki:

1) Jeśli statek powietrzny nie pozostawia i nie zabiera ani podróżnych, ani towarów, wówczas jest

12.

Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler un ou plusieurs des Pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer:

1. Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que

aircraft belonging to aerial transport companies regularly constituted and authorised and those belonging to members of recognised touring societies not engaged in the public conveyance of persons or goods, may be freed from the obligation of landing at a customs aerodrome and authorized to begin or end their journey at certain inland aerodromes appointed by the customs and police administration of each State at which customs formalities shall be complied with.

However, such aircraft shall follow the normal air-route, and make their identity known by signals agreed upon as they fly across the frontier.

bili postali, gli aeromobili che appartengono alle compagnie di trasporti aerei debi tamente costituite e autorizzate, e quelli che appartengono ai membri di società riconosciute di turismo e che non sono adibiti a trasporti pubblici di persone o di merci, possono essere esonerati dall'obbligo di atterrare in un aeroporto doganale e possono avere dall'amministrazione doganale e di polizia dello Stato l'autorizzazione di iniziare e di terminare il viaggio in determinati aeroporti dell'interno, dove saranno compiute le formalità doganali.

Questi aeromobili dovranno pero' seguire la rotta aerea normale, e dovranno farsi riconoscere, quando traversano la frontiera, per mezzo di segnali convenuti.

Regulations applicable to aircraft and goods.

9.

Aircraft landing in foreign countries are in principle liable to customs duties if such exist.

If they are to be re-exported, they shall have the benefit of the regulations as to permit by bond or deposit of the taxes.

In the case of the formation between two or more countries of the Union of touring societies, the aircraft of the said countries will have the benefit of the regulations of the „Tryptique".

10.

Goods arriving by aircraft shall be considered as coming from the country where the log book and manifest have been signed by the customs officer.

As regards their origin and the different customs régimes, they are liable to the regulations of the same kind as are applicable to goods imported by land or sea.

11.

With regard to goods exported in discharge of a temporary receiving or bonded account or liable to inland taxes, the senders shall prove their right to send the goods abroad by producing a certificate from the customs of the place of destination.

Regolamenti applicabili agli aeromobili e alle merci.

9.

Gli aeromobili che atterrano in paese estero devono corrispondere, in massima, i diritti doganali, se vene sono.

Se gli aeromobili devono essere riesportati, potranno godere il beneficio della bolletta di cauzione, o del deposito dei diritti.

Costituendosi fra due o più Stati una Unione delle società turistiche, gli aeromobili di tali Stati potranno godere del regime del „trittico".

10.

Le merci che arrivano per aeromobile saranno considerate come provenienti dal paese nel quale i libri di bordo e il manifesto sono stati firmati dall' agente di dogana.

Per quanto riguarda l'origine e i diversi regimi doganali, esse sono soggette a regolamenti analoghi a quelli esistenti per le merci importate per terra o per mare.

11.

Per le merci esportate a scarico d'importazione temporanea o di deposito, o soggette a tasse interne, i mittenti dovranno giustificare il loro diritto di spedire la merce all'estero, producendo un certificato della dogana del luogo di destinazione.

Air transit.

12.

When an aircraft to reach its destination must fly over one or more contracting States, without prejudice to the right of sovereignty of each of the contracting States, two cases must be distinguished:—

1. If the aircraft neither sets down nor takes up passengers or goods, it is bound only to keep to

Transito aereo.

12.

Quando un aeromobile, per arrivare a destinazione, deve traversare in volo uno o più Stati contraenti, salvo il diritto di sovranità di ciascuno di essi, dire casi sono da distinguere:

1. se l'aeromobile non prende ne sbarca passeggeri o merci, sarà tenuto soltanto a seguire la rotta

obowiązany przelatywać drogą normalną, dając się rozpoznać znakami podczas przelotu ponad punktami w tym celu wyznaczonemi.

2) W innych wypadkach statek będzie zmuszony lądować na lotnisku celnem; nazwa tego lotniska będzie wpisana przed odlotem w książce podróży. Podczas postoju władze celne mogą przejrzeć dokumenty i ładunek i w razie potrzeby przedsięwziąć co potrzeba dla zapewnienia powrotu za granicę statku i towarów, lub uiszczenia należnych opłat.

Przepis artykułu 9 ust. 2 stosuje się do towarów, które mają być odesłane zpowrotem.

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

de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet;

2. Dans les autres cas, une escale obligatoire dans un aérodrome douanier lui sera imposée, et le nom de cet aérodrome sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examineront les papiers et le chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquittement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2-e alinéa, sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

Różne postanowienia.

13.

Każdy statek powietrzny, gdziekolwiekby znajdował się podczas lotu, winien stosować się do zarządzeń pocztowych, policyjnych lub celnych Państwa, nad którem przelatuje.

14.

Urzędnicy celni, opłat pośrednich i wogóle przedstawiciele władzy publicznej, mają wolny wstęp do wszystkich miejsc odlotu i lądowania statków powietrznych; celem wykonania swych praw nadzoru mogą oni prócz tego rewidować każdy statek powietrzny i jego ładunek.

15.

Statkom powietrznym, z wyjątkiem statków pocztowych, może być zakazane wszelkiego rodzaju wyładowywanie i zrzucanie podczas lotu przedmiotów oprócz balastu.

16.

Niezależnie od kar, które za przekroczenie powyższych postanowień mogą być wymierzane na zasadzie ustaw Państwa, w którem przekroczenie popełniono, o przekroczeniu tem będzie zawiadomione Państwo, w którem statek powietrzny jest zarejestrowany. Państwo to zawiesi na czas określony, bądź na zawsze, ważność karty rejestracyjnej statku powietrznego, który dopuścił się przekroczenia.

17.

Postanowień niniejszego aneksu nie stosuje się ani do wojskowych statków powietrznych posiadających uprawnienie specjalne (artykuły 31, 32 i 33 Konwencji), ani do takichże statków policyjnych i statków władz celnych (artykuły 31 i 34 Konwencji).

Dispositions diverses.

13.

Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'État survolé.

14.

Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15.

Sauf pour les aéronefs postaux, tous déchargements et jets, sauf le lest, en cours de route pourront être interdits.

16.

En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé; cet État suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

17.

Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (articles 31, 32 et 33 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (articles 31 et 34 de la Convention).

the normal air route and make itself known by signals when passing over the points designated for such purpose.

2. In other cases, it shall be bound to land at a customs aerodrome and the name of such aerodrome shall be entered in the log book before departure. On landing, the customs authorities shall examine the papers and the cargo, and take, if need be, the necessary steps to ensure the re-exportation of the craft and goods or the payment of the dues.

The provisions of paragraph 9 (2) are applicable to goods to be re-exported.

If the aircraft sets down or takes up goods, the customs officer shall verify the fact on the manifest, duly completed, and shall affix, if necessary, a new seal.

Various provisions.

13.

Every aircraft during flight, wherever it may be, must conform to the orders from police or customs stations and police or customs aircraft of the State over which it is flying.

14.

Customs officers and excise officials, and generally speaking the representatives of the public authorities shall have free access to all starting and landing places for aircraft; they may also search any aircraft and its cargo to exercise their rights of supervision.

15.

Except in the case of postal aircraft, all unloading or throwing out in the course of flight, except of ballast, may be prohibited.

16.

In addition to any penalties which may be imposed by local law for infringement of the preceding regulations, such infringement shall be reported to the State in which the aircraft is registered and that State shall suspend for a limited time, or permanently, the certificate of registration of the offending aircraft.

17.

The provisions of this Annex do not apply to military aircraft visiting a State by special authorisation (Articles 31, 32, and 33 of the Convention), nor to police and customs aircraft (Articles 31 and 34 of the Convention).

normale e a farsi riconoscere, quando passa sopra i punti designati a tale scopo;

2. in caso di verso, è imposto uno scalo obbligatorio in un aeroporto doganale. La scelta dell' aeroporto è lasciata al pilota, che dovrà inscrivere prima della partenza nel suo libro di bordo il nome del luogo di scalo. Allo scalo, le autorità doganali esamineranno i documenti ed il carico, e prenderanno, se occorre, le disposizioni necessarie per assicurare la riesportazione dell'aeromobile e delle merci o il pagamento dei diritti.

Le disposizioni del paragrafo 9, alinea 2, sono applicabili alle merci da riesportarse.

Se l'aeromobile scarica o riprende merce, l'agente di dogana ne farà risultare sul manifesto debitamente completato, e metterà, se occorre, un nuovo sigillo di piombo.

Disposizioni varie.

13.

Ogni aeromobile in volo, in qualsiasi luogo si trovi, dovrà conformarsi agli ordini ricevuti dai posti di dogana o di polizia e dagli aeromobili di polizia, e di dogana dello Stato sopra il quale vola.

14.

Gli agenti di dogana e di finanza, e in generale i rappresentanti della autorità pubblica avranno libero accesso in tutti iluoghi di partenza o di arrivo di aeromobili; potranno visitare qualsiasi aeromobile e il suo carico per l'esercizio del loro diritto di sorveglianza.

15.

Salvo per gli aeromobili postali, è vietato lo scarico e il getto di qualsiasi materiale, fuor che la zavorra, durante il volo.

16.

In caso d'infrazione alle disposizioni precedenti, oltre le penalità previste dalle leggi dello Stato danneggiato, l'infrazione sarà notificata allo Stato nel quale l'aeromobile è inscritto; questi sospenderà, temporaneamente o in permanenza, il certificato di inscrizione dell'aeromobile in colpa.

17.

Le disposizioni di questo allegato non saranno applicate agli aeromobili militari muniti di autorizzazione speciale (articoli 30 a 32 della convenzione), nè agli aeromobili di polizia o di dogana (articoli 30 e 33 della convenzione).

Wzór Nr. 1.

UWAGA: Manifest nie powinien zawierać przekreśleń lub dopisków niezaświadczonych przez właściwe organa celne, ani zawierać wyrazów między linjami lub kilka artykułów na jednej linji. Można dodać tyle arkuszy dodatkowych, ile będzie potrzeba.

Żegluga powietrzna.

Manifest czyli deklaracja ogólna ładunku.

Miejsce przeznaczone na uwagi urzędu celnego	APARAT . . .	Znak rejestracyjny U. S. A. 101 — G.
	DOWÓDCA . .	Nazwisko: Miejsce zamieszkania: Narodowość: Numer licencji:
	TOWARY . . .	Miejsce odlotu Kraj: Miejsce przeznaczenia: Kraj: Liczba dołączonych deklaracyj:

Dowódca zaświadcza zgodność treści tego manifestu pod groźbą kar przewidzianych w ustawie. W dowód tego wpisał datę i podpisał ten dokument bezpośrednio pod ostatnim zapisem.

Numer porządkowy	Znaki i numery paczek	Ilość (cyframi i słowami) i rodzaj opakowania	Rodzaj towaru	Waga	Uwagi

Modèle No 1.

NOTA. — Le manifeste ne doit pas porter de rature ou surcharges non approuvées par les agents qualifiés des douanes ni contenir des mots en interligne ou plusieurs articles sur la même ligne On pourra ajou er autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.

Navigation Aérienne.

Manifeste ou déclaration générale du chargement.

Espace réservé aux inscriptions du service des douanes.	APPAREIL . .	Marque d'immatriculation: U. S. — A. — 101 — G.
	COMMANDANT	Nom: Domicile: Nationalité: Numéro de la licence:
	MARCHANDISES	Lieu de départ: Pays: Lieu de destination: Pays: Nombre de déclarations annexées:

Le Commandant affirme l'exactitude du contenu du présent manifeste sous les peines édictées par les lois. En conséquence, il a daté et signé ce document immédiatement au-dessous de la dernière inscription.

Numéro d'ordre du présent.	Marques et numéros des colis.	Nombre (en chiffres et en toutes lettres) et espèces des colis.	Nature de la marchandise.	Poids.	Observations.

Model Nr. 1.

NOTE. The manifest should not bear on it erasures or corrections except those approved by the proper customs officials, nor contain interlineations or several articles entered on the same line. As many extra sheets may be added as are necessary.

Air navigation.

Manifest or general declaration of cargo.

Space reserved for entries by Customs Officers.	MACHINE . . .	Registration Mark. .....
	COMMANDING OFFICER.	Name: Residence: Nationality: Number of Licence:
	GOODS	Place of departure: Country: Place of destination: Country: Number of annexed declarations: .....

The Commanding Officer guarantees the accuracy of the contents of this manifest under penalties provided by law. Consequently he has dated and signed this document immediately below the last entry.

File number of	Marks and numbers on the Parcels	Number (in figures and letters) and Descriptions of Parcels	Nature of the goods	Weight	Observations

Modello Nr. 1.

NOTA. Il manifesto non dovrà portare cancellature nè correzioni che non siano state approvate dagli agenti di dogana; non conterrà parole fra le linee, nè più articoli iscritti sulla stessa linéa. Si potrànno aggiungere quanti fogli addizionali saranno necessari.

Navigazione aerea.

Manifesto o dichiarazione generale del carico.

Spazio riservato alle annotazioni degli ufficiali doganali	AEROMOBILE	Marca di registrazione: .....
	COMANDANTE.	Nome e cognome: Residenza: Nazionalità: Numero della patente:
	MFRCI	Luogo di partenza: Stato: Luogo di destinazione: Stato: Numero di dichiarazioni allegate: .....

Il Comandante garantisce l'esattezza del contenuto di questo manifesto, sotto le penilità previste dalle leggi. In conseguenza egli ha apposto la data e la firma a questo documento immediatamente sotto l'ultima registrazione.

Numero d'ordine del documento	Marche e numeri sui colli	Numero (in cifre e lettere) e descrizioni dei colli	Natura della merce	Peso	Osservazioni

Wzór Nr. 2.

Żegluga powietrzna.

Miejsce odlotu:
Miejsce przezna zenia:

Deklaracja dla władzy celnej, sporządzona przez P. .....
dla towarów niżej wymienionych.

Paczki		Rodzaj	Wyszczególnienie zawartości	Kraj pochodzenia	Wartość	Waga		Uwagi
Znaki i numery	Ilość					brutto	netto	

Warszawa, dn. ..... 192..... r.

Wysyłający:

Modèle No 2.

Navigation Aérienne.

Lieu de départ:
Lieu de destinatio..:

Déclaration pour la douane, faite par M. .....
pour les marchandises ci-après:

Colis		Espèce	Désignation détaillée du contenu.	Pays d'origine	Valeurs.	Poids		Observations.
Marques et numéros.	Nombre.					brut	net	

A ....., le ..... 192.....

L'expéditeur:

PROTOKÓŁ DODATKOWY

do Konwencji z dnia 13 go października 1919 r. urządzającej żeglugę powietrzną.

Wysokie Umawiające się Strony oświadczają, że są gotowe odstąpić od art. 5 Konwencji na żądanie zainteresowanych Państw podpisujących lub przystępujących lecz tylko w tych wypadkach, gdy uznają one przytoczone przez nie powody za zasługujące na uwzględnienie.

Żądania będą kierowane do Rządu Republiki Francuskiej, który je zakomunikuje Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, przewidzianej w art. 34 Konwencji.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej zbada każde żądanie, które będzie mogło być przedłożone do przyjęcia Umawiającym się Państwom tylko wtedy, o ile żądanie to zostało potwierdzone przynajmniej przez 2/3 ogólnej możliwej liczby głosów, t. j. ogólnej liczby głosów, które mogłyby być podane, gdyby były obecne wszystkie Państwa.

Wszelkie przyznane odstąpienie winno być wyraźnie przyjęte przez wszystkie Umawiające się Państwa, zanim wywrze swoje skutki.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

a la Convention du 13 octobre 1919, portant réglementation à la navigation aérienne.

Les Hautes Parties Contractantes se déclarent prêtes à accorder sur la demande des États signataires ou adhérents intéressés et seulement dans les cas où ils jugeront les raisons invoquées dignes d'être prises en considération, des dérogations à l'article V de la Convention.

Les demandes seront adressées au Gouvernement de la République française, qui les communiquera à la Commission Internationale de Navigation aérienne prévue à l'article 34 de la Convention.

La Commission Internationale de Navigation aérienne examinera chaque demande qui ne pourra être proposée à l'acceptation des États contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents.

Chaque dérogation accordée devra, avant de porter effet, être expressément acceptée par les États contractants.

Model Nr. 2.

Air navigation.

Place of departure:
Place of destination:

Customs declarations made by M. for the following goods:

Parcels		Nature of goods	Detailed description of contents	Country of origin.	Value	Weight		Observations
Marks and numbers	Number					Cross	Net	

Al ..... the ..... day of ..... 19 ....

Consignor,

ADDITIONAL PROTOCOL

to the Convention of october 13th, 1919, relating to the regulation of aerial navigation.

The High Contracting Parties declare themselves ready to grant, at the request of signatory or adhering States who are concerned, certain derogations to Article V of the Convention, but only where they consider the reasons involved worthy of consideration.

The requests should be addressed to the Government of the French Republic who will lay them before the International Commission on Aerial Navigation provided for in Article 34 of the Convention.

The International Commission on Aerial Navigation will examine each request, which may only be submitted for the acceptance of the contracting States if it has been approved by at least a two-thirds majority of the total possible number of votes, that is to say, of the total number of votes which could be given if the Representatives of all the States were present.

Each derogation which is granted must by expressly accepted by the contracting States before coming into effect.

Modello Nr. 2.

Navigazione aerea.

Luogo di partenza:
Destinazione:

Dichiarazione per la dogana fatta dal sig . . . . per le seguenti merci:

Colli		Natura della merce	Descrizione particolareggiata del contenuto	Paese d'origine	Valore	Peso		Osservazioni
Marche e numeri	Numero					Lordo	Netto	

A ..... il ..... 19 .

Consegnatario,

PROTOCOLLO ADDIZIONALE

alla Convenzione del 13 ottobre 1919 per il regolamento della navigazione aerea.

Le Alte Parti Contraenti si dichiarano disposte ad accordare deroghe all'art. V della Convenzione, su domanda degli Stati firmatari o aderenti interessati e solamente nei casi nei quali stimeranno degne di essere prese in considerazione le ragioni invocate.

Le domande saranno indirizzate al Governo della Repubblica Francese che le comunicherà alla Commissione Internazionale della Navigazione aerea, come è previsto nell'art. 34 della Convenzione.

La Commissione Internazionale della Navigazione aerea esaminerà ciascuna domanda, che non potrà essere proposta all'accettazione degli Stati contraenti se non dopo essere stata approvata almeno con due del totale possibile dei voti, vale a dire del totale dei voti che potrebbero essere dati se tutti gli Stati fossero presenti.

Ogni deroga accordata dovrà prima di avere efficacia essere espressamente accettata dagli Stati contraenti.

Przyznane odstąpienie będzie miało jako skutek upoważnienie Państwa Umawiającego się, które będzie zeń korzystało do dopuszczania nad swojem terytorjum ruchu statków powietrznych jednego lub kilku wymienionych Państw nie umawiających się i tylko na ograniczony okres czasu, ustalony w tekście decyzji, przyznającej odstąpienie.

Przy wygaśnięciu tego okresu, odstąpienie będzie wznowione w drodze milczącej zgody na taki sam okres czasu, o ile tylko którekolwiek z Państw zawierających umowę nie zgłosi sprzeciwu.

Pozatem, Wysokie Umawiające się Strony postanawiają ustalić na pierwszego czerwca tysiąc dziewięćset dwudziestego roku wygaśnięcie terminu podpisania niniejszego Protokółu, i, wobec związku tego Protokółu z Konwencją z trzynastego października tysiąc dziewięćset dziewiętnastego roku, odroczyć do tej daty termin podpisania wymienionej Konwencji.

Sporządzono w Paryżu, dnia pierwszego maja tysiąc dziewięćset dwudziestego roku, w jedynym egzemplarzu, który będzie złożony w archiwach Rządu Republiki Francuskiej, autentyczne zaś odpisy tego egzemplarza będą doręczone umawiającym się Państwom.

Wymieniony egzemplarz, opatrzony datą, jak wskazane wyżej, będzie mógł być podpisywany do dnia pierwszego czerwca tysiąc dziewięćset dwudziestego roku włącznie.

Na dowód czego niżej wymienieni Pełnomocnicy, których pełnomocnictwa zostały uznane za sporządzone w dobrej i należytej formie, podpisali niniejszy Protokół, którego teksty: francuski, angielski i włoski będą równoważne.

Hugh C. Wallace.
E. De Gaiffier.
J. C. Arteaga.
Derby.
George H. Perley.
Andrew Fisher.
Thomas Mackenzie.
R. A. Blankenberg.
Derby.
Vikyuin Wellington Koo.
Rafael Martinez Ortiz.
E. Dorn y De Alsua.
A. Millerand.
A. Romanos.
Bonin.
K. Matsui.
R. A. Amador.
Erasme Piltz.
João Chagas.
D. J. Ghika.
Dr. Ante Trumbič.
Charoon.
Stefan Osusky.
J. C. Blanco.

La dérogation accordée aura pour effet d'autoriser l'État contractant qui en sera bénéficiaire à admettre la circulation au-dessus de son territoire des aéronefs d'un ou de plusieurs États non contractants désignée et seulement pour une période de temps limitée fixée dans le texte de la décision accordant la dérogation.

A l'expiration de cette période, la dérogation sera renouvelée par tacite reconduction pour une période de même durée à moins que l'un des États contractants ne déclare s'y opposer.

En outre, les Hautes Parties Contractantes décident de fixer au 1-er juin 1920 l'expiration du délai de signature du présent Protocole et, en raison de la connexité du présent Protocole avec la Convention du 13 octobre 1919, de proroger jusqu'à cette date, le délai de signature de ladite Convention.

Fait à Paris, le premier mai mil neuf cent vingt, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives du Gouvernement de la Rèpublique française, et dont les copies authentiques seront remises aux États contractants.

Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au premier juin mil neuf cent vingt inclusivement.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

Hugh C. Wallace.
E. De Gaiffier.
J. C. Arteaga.
Derby.
George H. Perley.
Andrew Fisher.
Thomas Mackenzie.
R. A. Blankenberg.
Derby.
Vikyuin Wellington Koo.
Rafael Martinez Ortiz.
E. Dorn y De Alsua.
A. Millerand.
A. Romanos.
Bonin.
K. Matsui.
R. A. Amador.
Erasme Piltz.
João Chagas.
D. J. Ghika.
Dr. Ante Trumbič.
Charoon.
Stefan Osusky.
J. C. Blanco.

The derogation granted will authorise the contracting State profiting thereby to allow the aircraft of one or more named non-contracting States to fly over its territory, but only for a limited period of time fixed by the text of the decision granting the derogation.

At the expiration of this period the derogation will be automatically renewed for a similar period unless one of the contracting States has declared its opposition to such renewal.

Further, the High Contracting Parties decide to fix June lst, 1920, as the date up to which the present Protocol may be signed, and, on account of the bearing which the present Protocol has on the Convention of October 13th, 1919, to prolong until that date the period under which the above mentioned Convention may be signed.

Done at Paris, the first of May nineteen hundred and twenty in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Government of the French Republic, and of which authenticated copies will be transferred to the Contracting States.

The said copy, dated as above, may be signed up to and inclusive of the first day of June, mineteen hundred and twenty.

In faith whereof, the undermentioned Plenipotentiaries, whose powers have been found in good and due form, have signed the present Protocol, of which the French, English and Italian text will be recognised as of equal validity.

Hugh C. Wallace.
E. De Gaiffier.
J. C. Arteaga.
Derby.
George H. Perley.
Andrew Fisher.
Thomas Mackenzie.
R. A. Blankenberg.
Derby.
Vikyuin Wellington Koo.
Rafael Martinez Ortiz.
E. Dorn y De Alsua.
A. Millerand.
A. Romanos.
Bonin.
K. Matsui.
R. A. Amador.
Erasme Piltz.
Joâo Chagas.
D. J. Ghika.
Dr. Ante Trumbič.
Charoon.
Stefan Osusky.
J. C. Blanco.

La deroga avrà l'effetto di autorizzare lo Stato contraente, al cui profitto sia stata accordata, ad ammettere la circolazione sopra il suo territorio delle aeronavi di uno o più Stati non contraenti espressamente designati, e solamente per un periodo limitato fissato nel testo della decisione accordante la deroga.

Al termine di detto periodo, la deroga sarà rinnovata per tacito accordo per un periodo di eguale durata, salvo che uno degli Stati contraenti dichiari di opporvisi.

Inoltre, le Alte Parti Contraenti decidono di fissare per la data del 1° giugno 1920 la scadenza del termine per la firma del presente Protocollo e di prorogare fino a tale data il termine per la firma della Convenzione del 13 ottobre 1919, in vista della connessione esistente tra il presente Protocollo e la suddetta Convenzione.

FATTO a Parigi, il primo maggio mille novecento venti, in un solo esemplare che rimarrà depositato negli archivi del Governo della Repubblica Francese e copie autentiche del quale saranno rimesse agli Stati contraenti.

Tale esemplare, colla data suindicata, potrà essere firmato fino al primo giugno mille novecento venti incluso.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari di cui seguono i nomi e i cui poteri sono stati riconosciuti in buona en debita forma hanno firmato il presente Protocollo di cui il testo italiano, il testo francese ed il testo inglese avranno lo stesso valore.

Hugh C. Wallace.
E. De Gaiffier.
J. C. Arteaga.
Derby.
George H. Perley.
Andrew Fisher.
Thomas Mackenzie.
R. A. Blankenberg.
Derby.
Vikyuin Wellington Koo.
Rafael Martinez Ortiz.
E. Dorn y De Alsua.
A. Millerand.
A. Romanos.
Bonin.
K. Matsui.
R. A. Amador.
Erasme Piltz.
Joâo Chagas.
D. J. Ghika.
Dr. Ante Trumbič.
Charoon.
Stefan Osusky.
J. C. Blanco.

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją i protokółem, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nich postanowień, oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczecią Rzeczypospolitej Polskiej.

Warszawa, dnia 17 listopada 1924 r.

(—) Stanisław Wojciechowski

L. S.

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:
(—) W. Grabski

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) A. Skrzyński

Après avoir vu et examiné lesdits Convention et Protocole, Nous les avons approuvés et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons qu'ils sont acceptés, ratifiés et confirmés et promettons qu'ils seront inviolablement observés.

En Foi de Quoi Nous avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

Varsovie le 17 Novembre 1924.

(—) S. Wojciechowski

L. S.

Par le Président de la République
Le Président du Conseil des Ministres:
(—) W. Grabski

Le Ministre des Affaires Étrangères:
(—) A. Skrzyński

55.

Oświadczenie rządowe

z dnia 8 października 1928 r.

w sprawie złożenia przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej dokumentu ratyfikacyjnego konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 roku.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że, w wykonaniu art. 43 konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej dnia 13 października 1919 roku w Paryżu, dokument ratyfikacyjny Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczący powyższej konwencji oraz dołączonego do niej protokółu dodatkowego, podpisanego dnia 1 maja 1920 roku, złożony został dnia 26 listopada 1924 roku w Paryżu w archiwum Rządu Francuskiego.

Minister Spraw Zagranicznych:
August Zaleski

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Sprawiedliwości. 44462 P

Konto czekowe Pocztowej Kasy Oszczędności № 30130. Cena 3 zł.

OD ADMINISTRACJI: Prenumerata Dz. U. R. P. wynosi kwartalnie 7 zł. Urzędy i instytucje państwowe opłacają 6 zł. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału.