

8.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych.

Na podstawie art. 34 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego.

§ 1. Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie publicznych lotów pokazowych należy wnieść do właściwej władzy powiatowej administracji ogólnej podanie, zawierające następujące dane:

- a) Szczegółowy opis zamierzonych lotów pokazowych, typ i ilość statków powietrznych, które będą użyte do lotów, znaki rejestracyjne, oraz numer i datę świadectwa sprawności technicznej każdego statku.
- b) Szczegółowy opis terenu wybranego na lotnisko (ładowisko), oraz jego wymiarów i wszelkich przeszkód w promieniu 1000 m. od środka tego terenu.
- c) Dzień i godzinę zamierzonych pokazów, skład komitetu organizacyjnego, członków załogi i obsługi z wskazaniem daty i numeru świadectw upoważnionych członków załogi.
- d) Opis środków ochronnych, użytych celem zapewnienia bezpieczeństwa lotów pokazowych i zachowania porządku publicznego.

Podanie należy wnieść najmniej na 4 tygodnie przed dniem rozpoczęcia pokazów, jeżeli lotnisko, z którego będą dokonywane loty pokazowe jest zarejestrowane w Ministerstwie Komunikacji, jeżeli zaś teren, o który na lotnisko (ładowisko) jest nowy, najmniej na sześć tygodni przed rozpoczęciem pokazów.

§ 2. Władza powiatowa administracji ogólnej przesyła niezwłocznie podanie do Ministerstwa Komunikacji, celem zaopiniowania, czy pod względem technicznym urządzenie lotów pokazowych jest możliwe. W razie przychylniej opinii Ministerstwa Komunikacji władza powiatowa administracji ogólnej udziela zezwolenia na urządzenie wzlotów pokazowych, o ile inne powody nie uzasadniają odmowy zezwolenia.

Władza powiatowa administracji ogólnej może żądać od osób, zarządzających wzloty pokazowe, złożenia kaucji na zabezpieczenie wynagrodzenia za szkody, wyrządzone osobom rzecim wskutek wykonywania wzlotów pokazowych.

§ 3. Jeżeli teren wybrany na lotnisko jest nowy, opinię o zdatości jego na lotnisko (ładowisko) wydaje po zbadaniu na miejscu Komisja, w tym celu wyznaczona przez Ministra Komunikacji.

Koszty związane z komisyjnym badaniem ponosi osoba, zarządzająca publiczne wzloty pokazowe.

§ 4. Podczas trwania publicznych wzlotów pokazowych nie wolno innym statkom powietrznym, z wyjątkiem statków komunikacyjnych, dokonywać lotów nad terenem wyznaczonym dla wzlotów pokazowych.

II. Raidy lotnicze.

§ 5. Raidy lotnicze mogą być urządzone tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji, udzielonem w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Raidy mogą się odbywać według zgóry ustalonej marszruty i wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków lotniczych. Jeżeli trasa raidu jest projektowana przez miejscowości, przez które nie przechodzi żaden szlak urzędowo wyznaczony, osoby raid urządzające winny przedstawić Ministerstwu Komunikacji szczegółowy opis trasy, celem stwierdzenia, czy wykonanie raidu na projektowanej trasie jest możliwe pod względem technicznym, mianowicie czy wzdłuż tej trasy są tereny, na których w razie potrzeby można dokonać przymusowego lądowania.

Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie raidu należy złożyć do Ministerstwa Komunikacji podanie, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem raidu z wyszczególnieniem trasy raidu, typów i znaków rejestracyjnych statków powietrznych, członków załogi z wskazaniem daty i numeru świadectw upoważnienia (licencji) oraz środków ochronnych celem zapewnienia bezpieczeństwa raidu.

III. Loty szybowcowe.

§ 6. Do doświadczalnych lotów szybowcowych stosuje się przepisy §§ 1—4 niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Nie wolno uruchamiać szybowców zapomocą zrzucania ich zagrażającego życiu lub zdrowiu czy to osoby, znajdującej się na szybowcu, czy też osób, będących na ziemi, a w szczególności zapomocą zrzucania ze statków powietrznych, z urwisk, gwałtownych wzniesień, przekraczających 10 m. oraz z dachów wysokich budynków.

§ 8. Uruchamianie szybowców może odbywać się na specjalnie wyznaczonych w tym celu terenach, z wzniesień o łagodnym spadku i zawsze pod wiatr. W promieniu 400 m. około terenu nie powinno być żadnych zabudowań, drzew ani innych przedmiotów, wystających więcej niż 6 m. ponad poziom lotniska, stanowiących przeszkodę dla lotów lub lądowania.

§ 9. Celem przyśpieszenia wzlotu zezwala się na uruchomienie szybowca zapomocą ciągnięcia go liną przez ludzi, konie lub mechaniczne pojazdy kołowe.

Loty szybowcowe ponad osiedlami są bezwzględnie zakazane.

§ 10. Publiczne pokazy szybowcowe mogą się odbywać jedynie na szybowcach, wpisanych do rejestru statków powietrznych i posiadających świadectwa sprawności technicznej.

§ 11. Loty na szybowcach dozwolone są osobom, mającym upoważnienie do lotów, wystawione przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, i wpisanym do księgi ewidencyjnej prowadzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

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

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

9.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 listopada 1928 r.

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

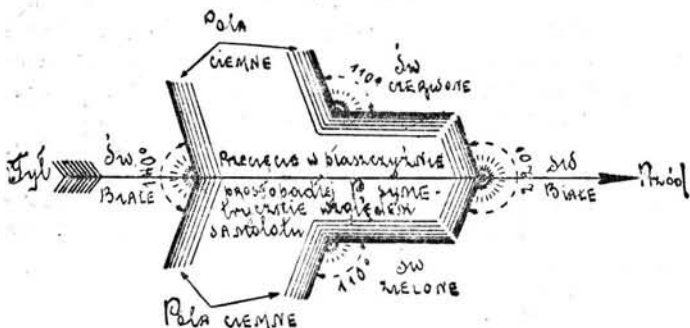
Na podstawie art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. Stałe sygnały optyczne na statkach powietrznych.

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

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

Widok szematyczny w płaszczyźnie światel samolotu.



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

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

- Na przodzie światło białe, widzialne pod kątem 220° , symetryczne względem pionowej płaszczyzny symetrii samolotu. Światło to powinno być widzialne na odległość co najmniej 8 km.
- Z prawej strony—światło zielone, z lewej strony — światło czerwone. Światła te mają być tak umieszczone, aby każde z nich rzucało bez przerwy promienie ku przodowi, między dwiema pła-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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