



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Warszawa, dnia 30 sierpnia 1958 r.

Nr 67

TRESC:

Poz:

ZARZĄDZENIE

394 — Ministra Komunikacji z dnia 16 sierpnia 1958 r. w sprawie instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego dla cywilnych statków powietrznych wykonujących loty nad Morzem Bałtyckim 601

OBWIESZCZENIE

395 — Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z dnia 13 sierpnia 1958 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych przez Polski Komitet Normalizacyjny norm państwowych 607

394

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 16 sierpnia 1958 r.

w sprawie instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego dla cywilnych statków powietrznych wykonujących loty nad Morzem Bałtyckim.

Na podstawie art. 8 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437 i z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się w życie instrukcję alarmową ratownictwa powietrzno-morskiego dla cywilnych statków powietrznych wykonujących loty nad Morzem Bałtyckim, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie nr 130 Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 lipca 1951 r. w sprawie tymczasowej instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego (Monitor Polski Nr A-69, poz. 897).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *R. Strzelecki*

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 16 sierpnia 1958 r. (poz. 394).

INSTRUKCJA ALARMOWA RATOWNICTWA POWIETRZNO-MORSKIEGO DLA CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH LOTY NAD MORZEM BAŁTYCKIM

1. Alarmowanie z powietrza.

Gdy na pokładzie statku powietrznego wykonującego lot nad Morzem Bałtyckim powstanie podczas przelotu sytuacja niebezpieczna, grożąca koniecznością wodowania, dowódca statku powietrznego obowiązany jest do natychmiastowego zawiadomienia o tym — w trybie i na częstotliwościach ustalonych w załączniku do niniejszej instrukcji — radiostacji kontroli ruchu lotniczego, z którą w danej chwili utrzymuje łączność. Niezależnie od ewentualnego przejęcia zawiadomień o niebezpieczeństwie przez inne radiostacje, powinny je przejmować radiostacje nadbrzeżne znajdujące się w Gdyni, Szczecinie i Witowie, jeżeli zawiadomienia te zostaną nadane na częstotliwościach 500 lub 2182 kHz*). Równocześnie załoga samolotu powinna wypuszczać w krótkich odstępach czasu rakiety czerwonego koloru (gwiazdzi-

ste lub na spadochronach) dla zwrócenia uwagi statków znajdujących się w pobliżu.

2. Alarmowanie z ziemi.

A. Radiostacja Kontroli Obszaru Warszawa po odebraniu i potwierdzeniu odbioru zawiadomienia o niebezpieczeństwie, nadanego przez statek powietrzny, obowiązana jest do utrzymywania ciągłego nasłuchu na częstotliwości, na której zostało nadane zawiadomienie, oraz — jeżeli dysponuje urządzeniem radionamiarowym — do wykonania namiarów i w miarę możliwości do ustalenia pozycji statku powietrznego.

B. Kontrola Obszaru Warszawa zawiadamia natychmiast każdym dostępnym środkiem łączności (bezpośrednio lub za pośrednictwem portów lotniczych w Gdańsku i Szczecinie) Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny w Gdyni oraz Mary-

*) W międzynarodowych przepisach lotniczych stosuje się skrót kc/s, który jest równoznaczny ze skrótem kHz.

narke Wojenną, podając wszystkie znane i niezbędne szczegóły o sytuacji, w jakiej znajduje się statek powietrzny.

C. Radiostacje nadbrzeżne w Gdyni, Szczecinie, Witowie oraz Marynarki Wojennej po odebraniu zawiadomienia o niebezpieczeństwie zawiadamiają w pierwszym rzędzie Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny w Gdyni oraz najbliższy kapitanat portu i najbliższe lotnisko. Radiostacje postępują następnie zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi.

3. Akcja ratownicza.

Po otrzymaniu zawiadomienia, że statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie, Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny podejmuje wszelkie środki konieczne do przeprowadzenia akcji ratowniczej przy współudziale najbliższego od miejsca wypadku kapitanatu portu, Marynarki Wojennej i Wojsk Ochrony Pogranicza.

Załącznik do instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego dla cywilnych statków powietrznych wykonujących loty nad Morzem Bałtyckim.

PRZEPISY O SYGNALE I KORESPONDENCJI W NIEBEZPIECZEŃSTWIE ORAZ SYGNAŁACH BACZNOŚCI NAGŁĄCZYCH I OSTRZEGAWCZYCH

Dział 1. Przepisy ogólne.

1. W lotniczej służbie ruchomej obowiązują przepisy podane niżej w działach od 1 do 16 włącznie.

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

3. Szybkość nadawania telegraficznego wezwań i zawiadomień w przypadkach niebezpieczeństwa, nagłości lub ostrzeżeń nie powinna na ogół przekraczać 16 słów na minutę.

Dział 2. Częstotliwości stosowane w przypadkach niebezpieczeństwa.

4. Pierwsze nadawanie wezwania i zawiadomienia o niebezpieczeństwie przez statek powietrzny, który się znalazł w niebezpieczeństwie, powinno odbywać się na przydzielonej częstotliwości pokład-ziemia, używanej w danej chwili.

5. Jeżeli statek powietrzny nie może nawiązać łączności na przydzielonej częstotliwości, powinien wykorzystać każdą inną dostępną częstotliwość, aby nawiązać łączność z dowolną stacją naziemną, ruchomą lub radionamiarową. Przed przejściem na inną częstotliwość powinien on, gdy czas na to pozwala, podać tę częstotliwość.

6. W celu zaalarmowania okrętów i radiostacji nadbrzeżnych służby morskiej należy nadać wezwanie i zawiadomienie o niebezpieczeństwie na częstotliwości 500 kHz.

7. Dla zaalarmowania stacji radiotelefonicznych służby morskiej powinna być użyta częstotliwość 2182 kHz.

8. Między 15 i 18 minutą oraz między 45 i 48 minutą każdej godziny przestrzegane są na częstotliwości 500 kHz międzynarodowe okresy ciszy. W związku z tym wołania w niebezpieczeństwie, nadawane w tych okresach na częstotliwości 500 kHz, zostaną najłatwiej usłyszane.

Dział 3. Sygnał niebezpieczeństwa.

9. Radiotelegraficzny sygnał niebezpieczeństwa składa się z grupy SOS nadanej jako jeden znak, w którym kreski powinny być dobrze odmierzone, aby można było je wyraźnie odróżnić od kropek.

10. Radiotelefonicznym sygnałem niebezpieczeństwa jest wyraz MEJDEJ, wymawiany jak brzmienie francuskie „m'aider”.

11. Te sygnały niebezpieczeństwa oznaczają, że statkowi powietrznemu, który je nadaje, grozi poważne i bliskie niebezpieczeństwo i prosi on o natychmiastową pomoc.

Dział 4. Wezwanie w niebezpieczeństwie.

12. Wezwanie i zawiadomienie o niebezpieczeństwie mogą być nadane tylko na polecenie dowódcy statku.

13. O ile wezwanie w niebezpieczeństwie nadaje się radiotelegraficznie na częstotliwości 500 kHz, to w zasadzie poprzedza się je sygnałem baczności określonym w ust. 51.

14. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, nadanie wezwania w niebezpieczeństwie od chwili zakończenia sygnału baczności dzieli przerwa dwuminutowa. W tym przypadku po sygnale baczności powinien nastąpić bezwzględnie sygnał niebezpieczeństwa SOS nadany trzy razy, a to w celu uruchomienia automatycznych aparatów alarmowych wspomnianych w ust. 54.

15. Wezwanie w niebezpieczeństwie, nadawane radiotelegraficznie, powinno zawierać:

- sygnał niebezpieczeństwa SOS nadany trzy razy
- słowo DE nadane raz
- znak wywoławczy stacji statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie nadany trzy razy

16. Wezwanie w niebezpieczeństwie nadawane radiotelefonicznie powinno zawierać:

- sygnał niebezpieczeństwa MEJDEJ wymawiany trzy razy
- słowo THIS IS wymawiane raz
- sygnał rozpoznawczy stacji statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie wymawiany trzy razy
- częstotliwość, na której nadawane jest wezwanie w niebezpieczeństwie wymawiana raz.

17. Wezwanie w niebezpieczeństwie nadawane radiotelefonicznie można poprzedzić sygnałem SOS nadanym za pomocą gwizdka lub w inny odpowiedni sposób.

18. Wezwanie w niebezpieczeństwie ma bezwzględne pierwszeństwo przed wszelkim innym nadawaniem. Wszystkie stacje, które je usłyszą, powinny natychmiast przerwać wszelką pracę nadawczą, mogącą zakłócać wymianę korespondencji o niebezpieczeństwie, i powinny nasłuchiwać na częstotliwości, na której nadane było wezwanie w niebezpieczeństwie. Wezwania tego nie należy kierować do żadnej określonej stacji ani potwierdzać jego odbioru, dopóki nie zostanie nadane zawiadomienie o niebezpieczeństwie.

Dział 5. Zawiadomienie o niebezpieczeństwie.

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

- wezwania w niebezpieczeństwie (z wyjątkiem podanym w ust. 20);
- znaku rozpoznawczego statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie (z wyjątkiem podanym w ust. 20 i 22);
- danych co do pozycji statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie z podaniem, gdy czas na to pozwala: przypuszczalnej pozycji, kursu geograficznego lub magnetycznego (podać jaki), szybkości wskazanej na szybkościomierzu, wysokości lotu i typu statku powietrznego;
- rodzaju niebezpieczeństwa i rodzaju żądanej pomocy;
- wszelkich innych danych, które mogą się przyczynić do ułatwienia akcji ratowniczej (dane te powinny zawierać zamierzenia dowódcy statku, jak np. przymusowe wodowanie lub lądowanie).

20. Jeżeli statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie może podać natychmiast po wezwaniu w niebezpieczeństwie wiadomości wymienione w ust. 19 lit. c), d) i e), dane wymienione pod lit. a) i b) mogą być w zawiadomieniu opuszczone za zgodą dowódcy statku.

21. Poprzedzanie zawiadomienia o niebezpieczeństwie oddzielnym wezwaniem w niebezpieczeństwie ma na celu zaalarmowanie stacji, które je usłyszą, i zapewnienie zastosowania się ich do przepisów ust. 18. Przepisy podane w ust. 20 przewidziane są tylko na wypadek, kiedy dowódca statku uzna sytuację za taką, że konieczne jest nadanie zawiadomienia o niebezpieczeństwie bez poprzedzenia go oddzielnym wezwaniem w niebezpieczeństwie.

22. Jeżeli statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie nadaje zawiadomienie o niebezpieczeństwie w pewnym odstępie czasu po wezwaniu w niebezpieczeństwie, może on pominąć dane wymienione w ust. 19 lit. b), gdyż są one zawarte pod lit. a).

23. Statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie powinien podać swą pozycję:

- jeżeli to możliwe — podając szerokość i długość (Greenwich) w stopniach i minutach dodając odpowiednio jedno ze słów: NORTH lub SOUTH i EAST lub WEST bądź też;
- podając nazwę najbliższej miejscowości i swą przybliżoną odległość od niej, uzupełnione odpowiednio jednym ze słów: NORTH, SOUTH, EAST lub WEST bądź — zależnie od przypadku — kierunki pośrednie.

Dział 6. Powtarzanie zawiadomienia o niebezpieczeństwie.

24. Zawiadomienie o niebezpieczeństwie powinien statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie powtarzać w pewnych odstępach aż do otrzymania odpowiedzi.

25. Każda stacja służby ruchomej, która odebrała zawiadomienie o niebezpieczeństwie, którego odbiór nie został potwierdzony natychmiast przez żadną inną stację i która nie ma możliwości udzielenia pomocy, powinna przedsięwziąć wszelkie możliwe kroki dla zwrócenia uwagi stacji mogących okazać pomoc.

26. W tym celu należy powtórzyć wezwanie lub zawiadomienie o niebezpieczeństwie za zgodą władzy odpowiedzialnej za stację. Powtórzenia należy dokonać pełną mocą bądź to na częstotliwości niebezpieczeństwa, bądź też na jednej z częstotliwości, które mogą być użyte w przypadku niebezpieczeństwa. Równocześnie należy podjąć kroki w celu zawiadomienia władz, które mogłyby przyjąć z pomocą.

27. Stacja, która powtarza wezwanie lub zawiadomienie o niebezpieczeństwie, powinna zakończyć powtórzenie słowem DE i swoim znakiem wywoławczym, nadanym trzy razy.

Dział 7. Postępowanie stacji statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie.

28. Gdy statkowi powietrznemu grozi poważne i bliskie niebezpieczeństwo i wymaga on natychmiastowej pomocy, kapitan statku poleci:

- uruchomić automatyczną aparaturę alarmową, jeżeli taka znajduje się na pokładzie;
- gdy wykorzystana jest radiotelegrafia — nadawać wezwanie w niebezpieczeństwie, a następnie zawiadomienie o niebezpieczeństwie, dwie kreski dziesięciosekundowe, znak wywoławczy statku (raz) i sygnały AR i K.
- gdy wykorzystana jest radiotelefonacja — nadawać wezwanie w niebezpieczeństwie, a następnie zawiadomienie o niebezpieczeństwie, po których następują dwa okresy dziesięciosekundowe, w czasie których przycisk mikrofonu jest naciśnięty, oraz znak wywoławczy statku powietrznego (raz) i słowo „OVER”;
- jeżeli na częstotliwościach radiotelefonicznych można wykorzystać radiotelegrafię modulowaną (A2), sygnał niebezpieczeństwa SOS może być nadany przed czynnościami wymienionymi pod lit. c); poza tym każdy inny sposób może być wykorzystany dla zwrócenia uwagi na przypadek niebezpieczeństwa;
- zarządzić ciszę w razie potrzeby.

29. Bezpośrednio przed przymusowym lub grożącym katastrofą lądowaniem, jak również przed ostatecznym opuszczeniem statku powietrznego należy aparaturę radiową włączyć na ciągle nadawanie, jeżeli nie grozi to zwiększeniem niebezpieczeństwa pożaru i jeżeli okoliczności na to pozwalają.

Dział 8. Postępowanie innych statków powietrznych.

30. Stacja statku powietrznego dowiedziawszy się, że inny statek powietrzny lub inna stacja ruchoma jest w niebezpieczeństwie, może nadać zawiadomienie o niebezpieczeństwie w jednym z następujących przypadków:

- gdy stacja będąca w niebezpieczeństwie nie jest w stanie sama nadać tego zawiadomienia;
- gdy dowódca pośredniczącego statku powietrznego uzna, że dalsza pomoc jest niezbędna.

31. Stacje statków powietrznych, które odebrały zawiadomienie o niebezpieczeństwie ze statku, który z całą pewnością nie znajduje się w ich pobliżu, powinny odczekać chwilę, zanim potwierdzą odbiór, aby umożliwić stacjom będącym bliżej zagrożonego statku nadanie odpowiedzi i potwierdzenie odbioru bez przeszkód.

Dział 9. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia o niebezpieczeństwie.

32. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia o niebezpieczeństwie należy nadać w następujący sposób:

- a) przy wykorzystaniu radiotelegrafii:
- | | |
|---|-----------|
| znak wywoławczy statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie | trzy razy |
| — słowo DE | raz |
| — znak wywoławczy stacji potwierdzającej odbiór | trzy razy |
| — grupę RRR | raz |
| — sygnał niebezpieczeństwa SOS | raz |
| — sygnał AR | raz |
| — znak wywoławczy stacji potwierdzającej odbiór | raz, |
- b) przy wykorzystaniu radiotelefonii:
- | | |
|---|-----------|
| — znak rozpoznawczy statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie | trzy razy |
| — słowo THIS IS | raz |
| — znak rozpoznawczy stacji potwierdzającej odbiór | trzy razy |
| — słowo ROGER | raz |
| — słowo MEJDEJ | raz |
| — słowo OUT | raz |

Dział 10. Wymiana korespondencji o niebezpieczeństwie.

33. Korespondencja o niebezpieczeństwie obejmuje całą wymianę wiadomości dotyczących udzielenia niezwłocznej pomocy statkowi powietrznemu lub innej stacji ruchomej będącej w niebezpieczeństwie.

34. Przy wymianie korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa należy nadać sygnał niebezpieczeństwa przed wywołaniem i na początku każdego radiogramu.

35. Wymianą korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa kieruje stacja ruchoma będąca w niebezpieczeństwie lub stacja, która zgodnie z przepisami ust. 30 nadała wezwanie w niebezpieczeństwie. Stacje te mogą jednak przekazać innej stacji kierownictwo wymiany korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa.

36. Każda stacja, która usłyszy wezwanie w niebezpieczeństwie, powinna stosować się do przepisów ust. 18.

37. Każda stacja służby ruchomej, wiedząc o odbywającej się wymianie korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa, powinna śledzić jej przebieg, chociażby w niej nie uczestniczyła.

38. Podczas całego trwania wymiany korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa zabrania się wszystkim stacjom, które wiedzą o tej wymianie, a nie uczestniczą w niej, nadawać na częstotliwościach, na których prowadzona jest wymiana korespondencji o niebezpieczeństwie.

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

40. Gdy wymiana korespondencji o niebezpieczeństwie została zakończona lub gdy zachowanie ciszy nie jest już konieczne, stacja, która kierowała tą wymianą, powinna nadać odpowiednie zawiadomienie (ust. 49).

Dział 11. Zarządzenie ciszy.

41. Stacja będąca w niebezpieczeństwie może nakazać milczenie bądź to wszystkim stacjom służby ruchomej danego obszaru, bądź stacji, która zakłóca wymianę korespon-

dencji o niebezpieczeństwie. Nakaz kieruje ona wtedy do wszystkich stacji (CQ) lub do jednej — zależnie od przypadku. W obu przypadkach powinna ona posługiwać się sygnałem QRT i sygnałem niebezpieczeństwa SOS (QRT SOS).

42. Każda stacja służby ruchomej, znajdująca się w pobliżu statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie, może również nakazać milczenie, jeżeli uzna to za konieczne. W tym przypadku postąpi ona zgodnie z przepisami ust. 41 z tą jednak różnicą, że zamiast sygnału SOS nada wyraz DISTRESS i zakończy nadawanie swoim znakiem wywoławczym.

43. Wykorzystanie sygnału QRT powinno być zastrzeżone w miarę możliwości stacji statku będącego w niebezpieczeństwie i stacji kierującej wymianą korespondencji o niebezpieczeństwie.

Dział 12. Postępowanie stacji lotniczej*) w przypadku niebezpieczeństwa.

44. Każda stacja lotniczej służby łączności, która jako ostatnia utrzymywała łączność ze statkiem powietrznym będącym w niebezpieczeństwie, powinna potwierdzić odbiór zawiadomienia o niebezpieczeństwie natychmiast.

45. Inne stacje, odebrawszy takie zawiadomienie, powinny nasłuchiwać chwilę, tak aby stacja, która jako ostatnia utrzymywała łączność z tym statkiem, mogła odpowiedzieć bez przeszkód. Stacje te nie są obowiązane do potwierdzenia odbioru zawiadomienia, jeżeli wiadomo im, że między statkiem powietrznym będącym w niebezpieczeństwie a inną stacją została nawiązana zadowalająca łączność.

46. Stacje lotnicze potwierdzające odbiór zawiadomienia są obowiązane:

- przekazać natychmiast wiadomości do ośrodka kontroli obszaru; jeżeli stacja dysponuje urządzeniem radionamiarowym, wiadomości powinny być uzupełnione wszystkimi namiarami wykonanymi dla statku będącego w niebezpieczeństwie;
- utrzymywać ciągle nasłuch na ostatniej częstotliwości użytej przez statek powietrzny i w miarę możliwości na każdej innej częstotliwości, której dany statek mógłby użyć; pod żadnym pozorem nie wolno przerywać nasłucha na ostatniej częstotliwości użytej przez statek; jeżeli to możliwe, należy natychmiast zapewnić stały nasłuch na ustalonych międzynarodowych częstotliwościach niebezpieczeństwa;
- zawiadomić wszystkie stacje radionamiarowe, które mogą być pomocne, o ile nie uczyni tego służba ruchu lotniczego natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia omówionego pod lit. a).

47. Stacja lotnicza, która potwierdziła odbiór zawiadomienia o niebezpieczeństwie, powinna poza czynnościami podanymi w ust. 46 podjąć następujące kroki:

- pośredniczyć w wymianie korespondencji o niebezpieczeństwie przeznaczonej dla lub pochodzącej ze stacji, która nadała wezwanie w niebezpieczeństwie, i zapewnić kierownictwo nad wymianą tej korespondencji, jeżeli stacja statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie upoważniła ją do tego lub gdy ma ona powody do przypuszczenia, że statek będący w niebezpieczeństwie nie jest w stanie zlecić tego kierownictwa;
- jeżeli statek będący w niebezpieczeństwie znajduje się nad morzem, powinna ona najszybszą drogą pro-

*) Przez „stację lotniczą” rozumie się stację lądową lotniczej służby ruchomej, zapewniającą łączność ze stacjami statków powietrznych.

sić najbliższą stację nadbrzeżną o nadanie zawiadomienia o niebezpieczeństwie na częstotliwości 500 kHz bądź 2182 kHz, o ile nie uczyniła tego służba ruchu lotniczego natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia.

48. Inne stacje lotnicze, które odebrały zawiadomienie o niebezpieczeństwie, a nie potwierdziły jego odbioru, powinny:

- a) nastuchiwać w dalszym ciągu na ostatniej częstotliwości użytej przez statek powietrzny i — jeżeli to możliwe i celowe — również na częstotliwości niebezpieczeństwa stosując się do przepisów ust. 39;
- b) zawiadomić najbliższą stację radionamiarową, która może być pomocna, chyba że wiadomo, iż uczyni to stacja, która potwierdziła odbiór zawiadomienia o niebezpieczeństwie;
- c) jeżeli statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie znajduje się nad morzem, prosić najbliższą stację nadbrzeżną o nadanie wezwania w niebezpieczeństwie, chyba że wiadomo, iż uczyni to stacja, która potwierdziła odbiór zawiadomienia;
- d) zastosować się do przepisów podanych w ust. 18, 37 i 38.

Dział 13. Zakończenie wymiany korespondencji o niebezpieczeństwie.

49. Gdy niebezpieczeństwo przestało statkowi powietrznemu zagrażać, powinna stacja statku powietrznego nadać odwołanie stanu niebezpieczeństwa na częstotliwości lub częstotliwościach użytych do nadania zawiadomienia o niebezpieczeństwie. Gdy dalsze zachowanie milczenia nie jest konieczne lub gdy wymiana korespondencji o niebezpieczeństwie została zakończona, stacja, która kierowała wymianą korespondencji, powinna nadać na częstotliwości niebezpieczeństwa i na częstotliwości, użytej do wymiany korespondencji o niebezpieczeństwie, zawiadomienie o zakończeniu tej wymiany, adresowane do wszystkich stacji (CQ).

Zawiadomienie należy nadać w następujący sposób:

- a) radiotelegrafia:
 - sygnał niebezpieczeństwa SOS raz
 - wywołanie „do wszystkich stacji” (CQ) trzy razy
 - słowo DE raz
 - znak wywoławczy stacji nadającej zawiadomienie raz
 - godzinę zawiadomienia raz
 - nazwę lub znak wywoławczy stacji statku powietrznego, który był w niebezpieczeństwie raz
 - sygnał QUM raz
 - sygnał VA raz
 - znak wywoławczy stacji nadającej zawiadomienie raz
- b) radiotelefonią:
 - słowo MEJDEJ raz
 - słowa ALL STATIONS trzy razy
 - słowa THIS IS raz
 - znak rozpoznawczy stacji nadającej zawiadomienie raz
 - godzinę zawiadomienia raz
 - nazwę lub znak rozpoznawczy statku powietrznego, który był w niebezpieczeństwie raz
 - słowa DISTRESS TRAFFIC ENDED raz
 - słowo OUT raz

50. W przypadku gdy wezwanie lub zawiadomienie o niebezpieczeństwie było nadane na międzynarodowej częstotliwości niebezpieczeństwa, kierownictwo kontroli ruchu lotniczego powinno zwrócić się do służby ratowniczej, której stacja je nadała, o nadanie zawiadomienia odwołującego stan niebezpieczeństwa.

Przykład wymiany korespondencji w niebezpieczeństwie.
(Wymianą korespondencji kieruje stacja lotnicza)

Radiotelegrafia: Radiotelefonია:

Statek powietrzny:

SOS SOS SOS DE SPXYZ SPXYZ SPXYZ	MEJDEJ MEJDEJ MEJDEJ THIS IS SPXYZ SPXYZ SPXYZ ON SIX FIVE EIGHT TWO KILOCYCLES
-------------------------------------	--

potem:

SOS SOS SOS DE SPXYZ SPXYZ SPXYZ QTH 70 KM SE RONNE QTL 125 QTJ 250 KMH QAH 2400 M MSL ENGINE FAILURE QUG (dwie kreski dziesięciosekundowe) SPXYZ AR K	MEJDEJ MEJDEJ MEJDEJ THIS IS SPXYZ SPXYZ SPXYZ ON SIX FIVE EIGHT TWO KILOCYCLES — MY POSITION SEVEN ZERO KILOMETRES SOUTH-EAST RONNE — TRUE HEADING ONE TWO FIVE — SPEED TWO FIVE ZERO KILOMETRES PER HOUR — ALTITUDE TWO FOUR ZERO ZERO METRES — ENGINE FAILURE — DITCHING (dwa okresy dziesięciosekundowe, w czasie których przycisk mikrofonu jest naciśnięty) SPXYZ OVER
---	--

Uwaga: Wezwanie w niebezpieczeństwie może być opuszczone, jeżeli zawiadomienie o niebezpieczeństwie nadawane jest natychmiast po pierwszym wezwaniu w niebezpieczeństwie.

Stacja lotnicza:

SPXYZ SPXYZ SPXYZ DE SRM SRM SRM RRR SOS AR SRM	SPXYZ SPXYZ SPXYZ THIS IS WARSAW RADIO WARSAW RADIO WARSAW RADIO ROGER MEJDEJ OUT
---	---

potem:

SOS SOS SOS CQ CQ CQ DE SRM SRM SRM QRT DISTRESS SRM VA	MEJDEJ MEJDEJ MEJDEJ ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS THIS IS WARSAW RADIO WARSAW RADIO WARSAW RADIO STOP TRANSMITTING — DISTRESS — WARSAW RADIO OUT
---	--

później:
Statek powietrzny:

SOS SRM DE SPXYZ QTA
DISTRESS MOTORS RUN-
NING AGAIN QRF SRG
SPXYZ AR K

MEJDEJ WARSAW RADIO
THIS IS SPXYZ CANCEL
DISTRESS — MOTORS
RUNNING AGAIN — AM
RETURNING TO GDANSK
OVER

Stacja lotnicza potwierdza:

SOS CQ CQ CQ DE SRM
(godzina zawiadomienia)
SPXYZ QUM VA SRM

MEJDEJ ALL STATIONS
ALL STATIONS ALL STA-
TIONS THIS IS WARSAW
RADIO (godzina) SPXYZ
DISTRESS TRAFFIC ENDED
— OUT

Dział 14. Sygnał baczności.

51. Sygnał baczności składa się z serii dwunastu kresek nadanych w ciągu jednej minuty, licząc na nadanie jednej kreski cztery sekundy, a odstęp między dwoma kolejnymi kreskami — jedną sekundę. Sygnał ten może być nadawany ręcznie, lecz zaleca się nadawanie go przyrządem automatycznym.

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

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

- reagować na sygnał baczności, nadawany emisjami przynajmniej klasy A2 lub B;
- reagować na sygnał baczności, pomimo zakłóceń (gdy nie są one ciągłe) wywołanych wyładowaniami atmosferycznymi i silnymi sygnałami, innymi niż sygnał baczności; wskazane jest przy tym, aby aparaty te nie wymagały żadnej regulacji ręcznej w czasie nasłuchu;
- nie działać na skutek wyładowań atmosferycznych lub innych sygnałów oprócz sygnału baczności;
- posiadać takie minimum czułości, aby przy nikłych przeszkodach atmosferycznych reagowały na sygnał baczności, nadany przez nadajnik zapasowy stacji okrętowej, w dowolnej odległości od tego nadajnika — mniejszej lub równej jego normalnemu zasięgowi, ustalonemu konwencją o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu, a możliwie również większemu;
- sygnalizować wszelkie uszkodzenia mogące przeszkodzić normalnemu działaniu aparatów w okresach nasłuchu.

54. Ustalenie typu sygnału baczności, określonego w ust. 51, nie wyklucza wykorzystania aparatu samoczynnego, który odpowiadałby wyżej podanym warunkom i był uruchamiany sygnałem niebezpieczeństwa SOS.

Dział 15. Sygnał naglący.

55. W lotniczej służbie ruchomej należy używać następujących sygnałów naglących:

- w radiotelegrafii: trzykrotne powtórzenie grupy XXX z wyraźnymi odstępami między literami i grupami,

- w radiotelefonii: trzykrotne powtórzenie wyrazu PAN (odpowiadającego francuskiej wymowie słowa „panne”).

56. Sygnał naglący powinien poprzedzać wywołanie i oznacza, że stacja wołająca ma do nadania bardzo pilną wiadomość dotyczącą bezpieczeństwa statku morskiego, statku powietrznego albo innego obiektu lub też osoby znajdującej się na pokładzie lub widocznej z pokładu.

57. Sygnał naglący należy w zasadzie kierować do określonej stacji.

58. Sygnał naglący może być nadany przez stację statku powietrznego tylko z upoważnienia dowódcy statku.

59. Sygnał naglący ma pierwszeństwo przed wszelką inną korespondencją, z wyjątkiem wymiany korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa. Wszystkie stacje, które go usłyszą, powinny baczyć, aby nie zakłócać nadawania korespondencji następującej po sygnale naglącym.

60. Stacje, które usłyszały sygnał naglący, powinny nasłuchiwać przynajmniej w ciągu trzech minut. Jeżeli po upływie tego czasu nie usłyszą żadnej naglącej wiadomości, mogą podjąć swą normalną pracę.

61. Jednakże stacje, które prowadzą wymianę na innych częstotliwościach aniżeli częstotliwość, na której nadany był sygnał i wywołanie naglące, mogą pracować w dalszym ciągu, jeżeli zawiadomienie naglące nie było skierowane „do wszystkich stacji” (CQ).

62. Po sygnale naglącym powinno nastąpić zawiadomienie zawierające bliższe szczegóły.

63. Jeżeli sygnał naglący poprzedzał zawiadomienie skierowane „do wszystkich stacji” (CQ) i wzywające stacje, które je odebrały, do wszczęcia pewnej akcji, stacja odpowiedzialna za nadanie zawiadomienia powinna je unieważnić, skoro tylko się dowie, że dalsze prowadzenie akcji jest już zbędne. Zawiadomienie o unieważnieniu należy adresować również „do wszystkich stacji” (CQ).

64. Stacja lotnicza, która potwierdzi odbiór zawiadomienia naglącego ze statku powietrznego, powinna przekazać je wraz z ewentualnymi dalszymi wiadomościami do ośrodka kontroli obszaru lub informacji lotniczej.

Dział 16. Sygnał ostrzegawczy.

65. W lotniczej służbie ruchomej należy używać następujących sygnałów ostrzegawczych:

- w radiotelegrafii: trzykrotne powtórzenie grupy TTT z wyraźnymi odstępami między literami i grupami;
- w radiotelefonii: trzykrotnie powtórzony wyraz SEKIURITE (odpowiadający francuskiej wymowie słowa „sécurité”).

66. Sygnał ostrzegawczy powinien poprzedzać wywołanie i oznacza, że stacja nadająca go będzie nadawać zawiadomienie dotyczące bezpieczeństwa żeglugi lub ważne ostrzeżenie meteorologiczne.

67. Zależnie od okoliczności sygnał ostrzegawczy wraz z ostrzeżeniem kierowany jest do jednej albo kilku określonych stacji lub też „do wszystkich” (CQ).

68. Wszystkie stacje, które sygnał ostrzegawczy usłyszały, powinny pozostać na nasłuchu na częstotliwości, na której został on nadany, dopóki nie upewnią się, że zawiadomienie ich nie dotyczy. Ponadto powinny one wstrzymać się od nadawania, które mogłyby przeszkodzić w odbiorze zawiadomienia.

69. Stacja lotnicza, która potwierdzi odbiór zawiadomienia ostrzegawczego ze statku powietrznego, powinna przekazać je natychmiast do ośrodka kontroli obszaru lub informacji lotniczej.