

Sbírka zákonů a nařízení státu československého.

Částka 18.

Vydána dne 22. února 1924.

Obsah: **35.** Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919.

35.

Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ.

TOMÁŠ G. MASARYK,

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ,

VŠEM,

KTEŘÍ TENTO LIST ČÍSTI NEBO ČTOUCE SLYŠETI BUDOU,

POZDRAVENÍ.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ,

SPOJENÝCH STÁTŮ AMERICKÝCH, BELGIE, BOLIVIE, BRASILIE, ŘÍŠE BRITSKÉ,
ČÍNY, KUBY, ECUADORU, FRANCIE, ŘECKA, GUATEMALY, HAITI, HEDŽASU, HON-
DURASU, ITALIE, JAPONSKA, LIBERIE, NICARAGUY, PANAMY, PERU, POLSKA,
PORTUGALSKA, RUMUNSKA, STÁTU SRBSKO-CHORVATSKO-SLOVINSKÉHO, SIAMU

A URUGUAYE

BYLA SJEDNÁNA TATO ÚMLUVA:

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, LE PÉROU, LA POLOGNE, LE PORTUGAL, LA ROUMANIE, L'ÉTAT SERBE-CROATE-SLOVÈNE, LE SIAM, L'ÉTAT TCHÉCOSLOVAQUE 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 H y m a n s, 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;

THE UNITED STATES OF AMERICA, BELGIUM, BOLIVIA, BRAZIL, THE BRITISH EMPIRE, CHINA, CUBA, ECUADOR, FRANCE, GREECE, GUATEMALA, HAÏTI, THE HEDJAZ, HONDURAS, ITALY, JAPAN, LIBERIA, NICARAGUA, PANAMA, PERU, POLAND, PORTUGAL, ROUMANIA, THE SERB - CROAT - SLOVENE STATE, SIAM, CZECHOSLOVAKIA AND 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:

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

The Honourable Frank Lyon Polk, Under Secretary of State;

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS:

Mr. Paul H y m a n s, Minister for Foreign Affairs, Minister of State;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF BOLIVIA:

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

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF BRAZIL:

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

(Překlad.)

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, HAÏTI, 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 CZECHO-SLOVACCHIA E L'URUGUAY,

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 principî 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 facoltà di sostituirne altri per la sottoscrizione:

IL PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI D'AMERICA:

L'Onorevole Frank Lyon Polk, Sotto-Segretario di Stato;

SUA MAESTÀ IL RÈ DEI BELGI:

Paul H y m a n s , Ministro degli affari esteri, Ministro di Stato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI BOLIVIA:

Ismaël Montes, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Bolivia a Parigi;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DEL BRASILE:

Olyntho de Magalhaës, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Brasile a Parigi;

SPOJENÉ STATY AMERICKÉ, BELGIE, BOLIVIE, BRASILIE, ŘÍŠE BRITSKÁ, ČINA, KUBA, ECUADOR, FRANCIE, ŘECKO, GUATEMALA, HAITI, HEDŽAS, HONDURAS, ITALIE, JAPONSKO, LIBERIE, NICARAGUA, PANAMA, PERU, POLSKO, PORTUGALSKO, RUMUNSKO, STÁT SRBSKO - CHORVATSKO - SLOVINSKÝ, SIAM, STÁT ČESkoslovenský a URUGUAY,

hledíce k pokroku letectví a k všeobecnému zájmu na společném jeho upravení;

pokládajíce za nutné stanoviti již nyní určité zásady a pravidla vhodná k zabránění sporů;

vedeny přáním podporovati rozvoj mezinárodní letecké dopravy k účelům mírumilovným,

rozhodly se uzavřítí k tomu cíli úmluvu a jmenovaly své zplnomocněnce, vyhradivše si volnost vyslati za ně k podpisu jiné, takto:

PRESIDENT SPOJENÝCH STÁTŮ AMERICKÝCH:

Ctihodného Franka Lyon-a Polk-a státního podtajemníka;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL BELGU:

p. Paul-a H y m a n s - e, ministra zahraničních věcí, státního ministra;

PRESIDENT REPUBLIKY BOLIVIJSKÉ:

p. Ismael-a Montesa, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Bolívie v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY BRASILSKÉ:

p. Olyntho de Magalhaës-a, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Brasilie v Paříži;

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;

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. Vikyin Wellington Koo, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Chine à Washington;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CUBAÎNE:

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;

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 Honourable Sir Albert Edward Kemp, K. C. M. G., Minister of the Overseas Forces;

For the COMMONWEALTH of AUSTRALIA, by:

The Honorable George Forster Pearce, Minister of Defence;

For the UNION of SOUTH AFRICA, by:

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

For the DOMINION 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. Vikyin 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;

SUA MAESTÀ IL RÈ DEL REGNO UNITO
DEI GRAN BRETAGNA ED IRLANDA E
DEI TERRITORI BRITANNICI D'OLTRE-
MARÉ, IMPERATORE DELLE INDIE:

JEHO VELIČENSTVO KRÁL SPOJE-
NÉHO KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITANIE
A IRSKA I BRITSKÝCH ÚZEMÍ ZAMOŘ-
SKÝCH, CÍSAŘ INDICKÝ:

L'Onorevolissimo David Lloyd George,
M. P., Primo Lord della Tesoreria e
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, Mi-
nistro della Difesa;

Per l'UNIONE dell'AFFRICA MERIDIO-
NALE:

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

Per il DOMINIO della NOUVA 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 REPUBBLICA
CINESE:

Vikyin Wellington Koo, Inviato stra-
ordinario e Ministro plenipotenziario del
Cina a Washington;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
CUBANA:

Antonio Sanchez de Bustamante, De-
cano della Facoltà di diritto dell'Univer-
sità dell'Avana, Presidente della Società
di diritto internazionale;

Veletihodného Davida Lloyd-a Geor-
ge-a, člena parlamentu, prvního lorda
pokladu a ministerského předsedu;

a

za DOMINION KANADSKÉ:

Ctihodného sira Albert-a Edward-a
Kemp-a, K. C. M. G., ministra zá-
mořských sil;

za COMMONWEALTH AUSTRALSKÝ:

Ctihodného George-a Forster-a Pearce-a,
ministra obrany;

za UNII JIHOAFRICKOU:

Veletihodného vikomta Milner-a, G.
C. B., G. C. M. G.;

za DOMINION NOVOZÉLANDSKÉ:

Ctihodného sira Thomas-e Mackenzie-a,
K. C. M. G., vrchního komisaře
pro Nový Zéland ve Spojeném králov-
ství;

za INDII:

Veletihodného barona Sinha-u, K. C.,
státního podtajemníka pro Indii;

PRESIDENT REPUBLIKY ČÍNSKÉ:

p. Vikyin-a Wellington-a Koo-a, mimo-
řádného vyslance a zplnomocněného mi-
nistra Číny ve Washingtoně;

PRESIDENT REPUBLIKY KUBÁNSKÉ:

p. Antonio Sanchez-a de Busta-
mante-a, děkana právnické fakulty na
universitě v Havani, předsedu kubánské
společnosti pro právo mezinárodní;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
DE L'ÉQUATEUR:

M. Enrique Dorn y de Alsúa, 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 publics et à l'Instruction publique, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Guatemala 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;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:

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

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC
OF ECUADOR:

Mr. Enrique Dorn y de Alsúa, 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 HAÏTI:

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;

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY:

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DELL'EQUATORE:

Enrique Dorn y de Alsùa, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Equatore a Parigi;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA FRANCESE:

Georges Clemenceau, Presidente del Consiglio, Ministro della Guerra;

SUA MAESTÀ IL RÈ DEGLI ELLENI:

Nicola Politis, Ministro degli affari esteri;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI GUATEMALA:

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI HAÏTI:

Tertulliano Guibalud, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Haïti a Parigi;

SUA MAESTÀ IL RÈ DELL'HEDJAZ:

Rustem Haïdar;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI HONDURAS:

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

SUA MAESTÀ IL RÈ D'ITALIA:

L'Onorevole Tomaso Tittoni, Senatore del Regno, Ministro degli affari esteri;

PRESIDENT REPUBLIKY ECUADOR-SKÉ:

p. Enrique-a Dorn-a y de Alsúa, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Ecuadoru v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY FRANCOUZSKÉ:

p. Georges-a Clemenceau-a, ministerského předsedu, ministra války;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL HELLÉNŮ:

p. Nicolas-e Politis-e, ministra zahraničních věcí;

PRESIDENT REPUBLIKY GUATEMALSKÉ:

p. Joaquim-a Mendez-a, bývalého státního ministra veřejných prací a veřejného vyučování, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Guatomaly ve Washingtoně, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra ve zvláštním poslání v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY HAITI:

p. Tertullien-a Guibalud-a, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Haiti v Paříži;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL HEDŽASKÝ:

p. Rustem-a Haider-a;

PRESIDENT REPUBLIKY HONDURASKÉ:

Doktora Policarpe Bonilla-u, ve zvláštním poslání ve Washingtoně, bývalého prezidenta republiky hondurasské, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL ITALSKÝ:

Ctihodného Tommasso Tittoni-ho, senátora království, ministra zahraničních věcí;

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 PÉROU:

M. Carlos G. Candamo, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Pérou 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;

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;

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 dei deputati;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DEL PANAMA:

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DEL PERÙ:

Carlos G. Candalmo, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Perù a Parigi;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA POLACCA:

Ignazio J. Padrewski, 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 RÈ DI ROMANIA:

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

SUA MAESTÀ IL RÈ DEI SERBI, DEI CROATI E DEGLI SLOVENI:

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

JEHO VELIČENSTVO CÍSAŘ JAPONSKÝ:

p. K. Matsui-ho, mimořádného a zplnomocněného velyslance J. V. císaře japonského v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY LIBERIJSKÉ:

Ctihodného C. D. B. King-a, státního tajemníka;

PRESIDENT REPUBLIKY NICARAGUY:

p. Salvador-a Chamorro-a, předsedu poslanecké sněmovny;

PRESIDENT REPUBLIKY PANAMSKÉ:

p. Antonio Burgos-e, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Panamy v Madridě;

PRESIDENT REPUBLIKY PERU:

p. Carlos-e G. Candalmo-a, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Peru v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY POLSKÉ :

p. Ignace J. Padrewski-ho, ministerského předsedu, ministra zahraničních věcí;

PRESIDENT REPUBLIKY PORTUGALSKÉ:

Doktora Affonso-a da Costa, bývalého ministerského předsedu;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL RUMUNSKÝ:

p. Nicolas-e Misu-u, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra Rumunska v Londýně;

JEHO VELIČENSTVO KRÁL SRBŮ, CHORVATŮ A SLOVINCŮ:

p. Milenko R. Vesnič-e, mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra J. V. krále Srbů, Chorvatů a Slovinců v Paříži;

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 Kramář, Président du Conseil des Ministres;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY:

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

Lesquels ont convenu des dispositions suivantes:

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Article premier.

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 métropolitain 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 contractants, 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

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 CZECHOSLOVAK REPUBLIC:

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

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF URUGUAY:

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

who have agreed as follows:

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

SUA MAESTÀ IL RÈ DEL SIAM:

Sua Altezza il Principe Charoon, Invia-
to straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. il Rè del Siam a
Parigi;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
CZECOSLOVACCA:

Carlo Kramář, Presidente del Consiglio
dei Ministri;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
DELL'URUGUAY:

Juan Antonio Bueno, Ministro dell'In-
dustria, già Ministro degli affari esteri;

I quali sono convenuti nelle disposizioni
seguenti:

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 con-
cedere, in tempo di pace, la libertà di pas-
saggio inoffensivo, al disopra del proprio ter-
ritorio, 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 nel-

JEHO VELIČENSTVO KRÁL SIAMSKÝ:

Jeho Výsost prince Charoon-a, mimo-
řádného vyslance a zplnomocněného mi-
nistra J. V. krále siamského v Paříži;

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLO-
VENSKÉ:

p. Karla Kramáře, ministerského před-
sedu;

PRESIDENT REPUBLIKY URUGUAY:

p. Juan-a Antonio Bueno-a, ministra
průmyslu, bývalého ministra zahranič-
ních věcí;

kterížto dohodli se na těchto ustanoveních:

KAPITOLA I.

ZÁSADY VŠEOBECNÉ.

Článek 1.

Vysoké smluvní strany uznávají, že každý
stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad
vzduchovým prostorem nad jeho územím.

Územím státu ve smyslu této smlouvy roz-
umí se státní území mateřské a koloniální
spolu s pobřežními moři přiléhajícími k jme-
novanému území.

Článek 2.

Každý smluvní stát se zavazuje, že nad
svým územím dovolí v čase míru letadlům
jiných smluvních států neútočně létat, před-
pokládajíc, že budou zachovávány podmínky
stanovené touto smlouvou.

Předpisů, stanovených některým smluv-
ním státem o připuštění letadel příslušných
do jiných smluvních států na jeho území,
musí být užíváno bez rozdílu státní přísluš-
nosti.

Článek 3.

Každý smluvní stát má právo zakázati
letadlům, příslušným do jiných smluvních

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

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.

safety to prohibit the aircraft of the other contracting States, under the penalties provided 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 17 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 its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State.

Article 6.

Aircraft possess the nationality of the State on the register of which they are entered, 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 possess 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 fulfills all other conditions which may be prescribed by the laws of the said State.

l'interesse della sicurezza pubblica, il volo al disopra di determinate zone del suo territorio agli aeromobili degli altri Stati contraenti, sotto minaccia delle pene sancite dalle proprie leggi e con la riserva che non sarà fatta sanzi 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 aeromobile 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.

NAZIONALITA DEGLI AEROMOBILI.

Articolo 5.

Nessuno Stato contraente permetterà la circolazione, al disopra del suo territorio, d'un aeromobile 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 iscritti 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.

států, z důvodů vojenských nebo v zájmu veřejné bezpečnosti let nad určitými oblastmi svého území pod tresty, které jeho zákony v tom směru ustanovují, a za výhrady, že nebude v tomto směru činěno rozdílu mezi jeho letadly soukromými a letadly ostatních smluvních států.

V tomto případě buděž poloha a rozsah zakázaných oblastí předem veřejně vyhlášeny a oznámeny ostatním smluvním státům.

Článek 4.

Každé letadlo, které se dostane nad zakázanou oblast, má ihned, jakmile to zpozoruje, dát signál tísňový, uvedený v odstavci 17. přílohy D, a má přistáti mimo oblast zakázanou co možná nejdříve a co možná nejbliže na některém letišti státu, přes který neoprávněně letělo.

KAPITOLA II.

STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOST LETADEL.

Článek 5.

Žádný smluvní stát nepřipustí, vyjmajíc případy zvláštního a dočasného dovolení, aby lítalo nad jeho územím letadlo, nemající státní příslušnosti v některém ze smluvních států.

Článek 6.

Letadla mají státní příslušnost v tom státu, v jehož rejstříku jsou ve smyslu předpisů oddílu I (c) přílohy A immatrikulována.

Článek 7.

Letadla smí být immatrikulována v některém ze smluvních států jenom tehdy, nálezají-li zcela příslušníkům tohoto státu.

Společnost smí být zapsána do rejstříku jako vlastník letadla jenom tehdy, když jest příslušnou do toho státu, ve kterém letadlo jest immatrikulováno, když předseda společnosti a nejméně dvě třetiny správní rady jsou příslušníky téhož státu a když společnost vyhovuje všem ostatním podmínkám, které by mohly být předepsány zákony uvedeného státu.

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 aéronef 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.

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 AND 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 other members of the operating crew of every aircraft 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.

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 inscrizioni e delle radiazioni che sono state effettuate sul loro registro-matricola durante il mese precedente.

Articolo 10.

Nella navigazione internazionale, gli aeromobili dovranno portare distintivi di nazionalità e di immatricolazione, il nome il domicilio, del proprietario, a norma delle 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 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.

Článek 8.

Letadlo nemůže být platně immatrikulo-váno v několika státech.

Článek 9.

Smluvní státy vymění mezi sebou a zašlou každého měsíce Mezinárodní komisi pro letectví, ustanovené článkem 34., opisy zápisů a výmazů provedených v jejich rejstřících v předcházejícím měsíci.

Článek 10.

Každé letadlo používané pro mezinárodní letectví musí ve shodě s předpisy přílohy A být opatřeno značkou státní příslušnosti a značkou immatrikulacní, jakož i označeno jménem a bydlištěm vlastníkovým.

KAPITOLA III.**CERTIFIKÁTY O ZPŮSOBILOSTI
K LETU A PRŮKAZY LETECKÉ.****Článek 11.**

Každé letadlo, užívané pro mezinárodní letectví, musí mít, za podmínek obsažených v příloze B, certifikát o způsobilosti k letu, vydaný nebo za platný prohlášený státem, do kterého letadlo přísluší.

Článek 12.

Velitel, piloti, strojníci a ostatní členové posádky letadla musí mít letectké průkazy a licence, vydané za podmínek obsažených v příloze F, anebo za platné prohlášené státem, do kterého letadlo přísluší.

Článek 13.

Certifikát o způsobilosti k letu, průkazy letecké a licence vydané nebo za platné prohlášené státem, do kterého letadlo přísluší, a vyhotovené dle předpisů, stanovených v příloze B a E a nadále Mezinárodní komisí pro letectví, budou uznávány ostatními státy za platné.

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'emploi 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 TER- RITOIRE 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.

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

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 TERRORY.

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.

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

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 persone 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 NAVIGAZIONE 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 esigono, 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.

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

Každý stát má právo neuznat pro lety v hranicích vlastního území a nad ním za platné letecké průkazy a licence, dané některému z jeho poddaných jiným smluvním státem.

Článek 14.

Letadlo smí s sebou vésti přístroj pro jiskrovou telegrafii jenom na základě zvláštního povolení vydaného státem, do něhož přísluší. Tyto přístroje smějí obsluhovati jenom ti členové posádky, kteří mají pro tento účel zvláštní licenci.

Každé letadlo, používané pro veřejnou dopravu a schopné, aby neslo aspoň deset osob, musí být opatřeno přístroji pro jiskrovou telegrafii (vysílacím a přijímacím), jakmile Mezinárodní komise pro letectví určí jich používání.

Tato komise může později rozšířit na všechny ostatní kategorie letadel povinnost, aby byly vyzbrojeny přístroji pro jiskrovou telegrafii za podmínek a dle způsobu, které určí.

KAPITOLA IV.

PŘIPUŠTĚNÍ K LETU NAD CIZÍM ÚZEMÍM.

Článek 15.

Každé letadlo, nalezející některému smluvnímu státu, má právo proletěti vzdušným prostorem jiného státu, aniž přistane. V tomto případě jest povinno, aby sledovalo směr cesty stanovený státem, nad nímž letí. Nicméně z důvodu všeobecného pořádku jest povinno přistáti, obdrží-li k tomu rozkaz signály, označenými v příloze D.

Každé letadlo, které letí z jednoho státu do druhého, musí, jestliže předpisy poslednějšího toho vyžadují, přistáti na některém z leťišť jím ustanovených. Smluvní státy oznamí tato letiště Mezinárodní komisi pro letectví, která sdělí tato oznamení všem státům smluvním.

Zřízení mezinárodních leteckých linii jest odvísle od povolení států, nad nimiž jest letěti.

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 A 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;

Article 16.

Each contracting State shall have the right to establish reservations and restrictions in favour of its national aircrafts 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 international 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;

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 comunicate 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 sottrarsi al sequestro per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, mercè il deposito di una cauzione, l'importo della quale sarà stabilito nel più breve termine, in mancanza di accordo amichevole, dall'autorità competente del luogo dove il sequestro dovrebbe 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;

Článek 16.

Každý smluvní stát má právo ustanoviti ve prospěch letadel do něho příslušných výhrady a omezení týkající se živnostenské dopravy osob a zboží mezi dvěma místy jeho území.

Tyto výhrady a omezení musí být ihned uveřejněny a oznameny Mezinárodní komisi pro letectví, která je sdělí ostatním státům smluvním.

Článek 17.

Letadla příslušná do některého ze smluvních států, který ustanovil výhrady a omezení ve smyslu článku 16., mohou být podrobena v každém jiném státě smluvním témže výhradám a omezením, i když tento stát neukládá takových výhrad a omezení jiným cizím letadlům.

Článek 18.

U každého letadla, které přelétá vzduchovým prostorem nějakého smluvního státu, v to počítajíc přistání a zastávky odůvodněné, může být upuštěno od zabavení pro porušení práv patentních, složí-li záruku, jejíž výše, nebylo-li docíleno dohody, bude určena v době co nejkratší příslušným úřadem místa, kde se zabavení stalo.

KAPITOLA V.

PRAVIDLA, KTERÁ DLUŽNO ZACHOVÁVATI PŘI ODLETU, BĚHEM LETU A PŘI PŘISTÁNÍ.

Článek 19.

Každé letadlo, které se věnuje mezinárodnímu letectví, musí být opatřeno:

a) certifikátem immatrikulacním dle přílohy A;

b) certifikátem o způsobilosti k letu dle přílohy B;

c) průkazy a licencemi velitele, pilotů a mužstva posádky dle přílohy E;

- d) S'il transporte des passagers: la liste nominale de ceux-ci;
- e) S'il transporte des marchandises: les connaissances 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.

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

Article 22.

Les aéronefs des États contractans auront droit, pour l'atterrissement, 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 paiement 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'atterrissement 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.

- 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.

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 entitled 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 its territory and that every aircraft wherever it may be, carrying its nationality mark, shall comply with the regulations contained in Annex D.

- 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.

Articolo 20.

I libri di bordo devono essere conservati per due anni dopo l'ultima inscrizione.

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'atterramento, 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.

- d)* dopravuje-li cestující, seznamem jejich dle jmen;
- e)* dopravuje-li zboží, nákladním listem lodním a manifestem;
- f)* lodními knihami dle přílohy C;
- g)* je-li vyzbrojeno přístroji pro jiskrovou telegrafii, licencí dle článku 14.

Článek 20.

Lodní knihy musí být uschovány po 2 léta, počítajíc od posledního zápisu.

Článek 21.

Při odletu i přistání letadla mají místní úřady za všechn okolnosti právo prohlédnouti letadlo a zkoumati všecky doklady, jimiž má být opatřeno.

Článek 22.

Letadla států smluvních mají právo při přistání, zejména v tísni, na táz opatření pomocná jako letadla domácí.

Článek 23.

Zachraňování letadel spadlých do moře bude upraveno, nebude-li umluveno jinak, dle zásad práva námořského.

Článek 24.

Každé letiště smluvního státu, přístupné za určitý poplatek za účelem veřejného užívání letadlům domácím, musí být přístupno za těchže podmínek letadlům příslušným do ostatních smluvních států.

Pro každé z těchto letišť bude ustanoven jednotný tarif za přistání a za pobyt, který bude stejně platný pro letadla domácí i cizí.

Článek 25.

Každý ze smluvních států se zavazuje, že provede vhodné opatření, aby zajistil, že každé letadlo, plující nad jeho územím, jakož i každé letadlo, které nese značku jeho státní příslušnosti, ať se nalézá kdekoli, podrobí se předpisům přílohy 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 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.

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 apparatus. 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.

Ogni Stato contraente si impegna a 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 Stato contraente.

Articolo 27.

Ogni Stato potrà vietare o regolare il trasporto e l'uso, in navigazione aerea, di apparecchi fotografici. Ogni disposizioni 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.

Každý ze smluvních států se zavazuje, že zajistí pronásledování a potrestání těch, kteří by tyto předpisy přestoupili.

KAPITOLA VI.

ZAKÁZANÁ DOPRAVA.

Článek 26.

Doprava třaskavin, zbraní a válečného střeliva letadlem jest zakázána v mezinárodním letectví. Žádnému cizímu letadlu nesmí být dovoleno, aby doprovázovalo předměty tohoto druhu z jednoho místa na druhé na území téhož smluvního státu.

Článek 27.

Každý stát může, pokud se týče letectví, zakázati nebo upravit dopravu neb užívání přístrojů fotografických. Příslušné předpisy musí být ihned oznámeny mezinárodní komisi pro letectví, která je sdělí ostatním smluvním státům.

Článek 28.

Z důvodu veřejného pořádku může každý smluvní stát zavést omezení i pro dopravu jiných předmětů než těch, které jsou uvedený v článkách 26. a 27. Tyto předpisy musí být ihned oznámeny Mezinárodní komisi pro letectví, která je sdělí ostatním smluvním státům.

Článek 29.

Všechna omezení, o nichž se děje zmínka v článku 28., musí stejně platiti pro letadla domácí i cizí.

KAPITOLA VII.

LETADLA STÁTNÍ.

Článek 30.

Za státní letadla jsou pokládána:

- a) letadla vojenská;
- b) letadla věnovaná výlučně státní službě na př. poště, celnictví, policii.

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 dispositifs 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 priviléges 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 priviléges prévus à l'article 1^{er}.

Article 33.

Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les États détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des priviléges prévus à l'article 32.

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;

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 authorisation 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 customs 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;

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 aeromobile 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 atterrарvi, 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 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;

Ostatní letadla budou pokládána za letadla soukromá.

Se všemi státními letadly, mimo letadla vojenská, celní nebo policejní, bude nakládáno jako s letadly soukromými a budou proto podrobena všem ustanovením této úmluvy.

Článek 31.

Každé letadlo, kterému velí osoba vojenská k tomu zplnomocněná, jest pokládáno za letadlo vojenské.

Článek 32.

Žádné vojenské letadlo některého smluvního státu nesmí letět přes území jiného smluvního státu ani tam přistáti, nedostalo-li se mu k tomu zvláštěho zmocnění. V tom případě vojenské letadlo, ledaže by bylo smluvně jinak ujednáno, bude účastno v zásadě výhod obvykle přiznávaných cizím lodím válečným.

Je-li vojenské letadlo nuceno přistáti, nebo dožádáno nebo vyzváno, aby přistálo, nezíská tím žádné z výhod, uvedených v odstavci prvém.

Článek 33.

Zvláštní dohody, ujednané mezi jednotlivými státy, ustanoví, ve kterých případě by letadla policejní a celní mohla být zmocněna, aby překročila hranici. V žádném případě nebudou požívat výhod uvedených v článku 32.

KAPITOLA VIII.

MEZINÁRODNÍ KOMISE PRO LETECTVÍ.

Článek 34.

Pod jménem „Mezinárodní komise pro leteckví“ bude zřízena mezinárodní stálá komise, jež bude státi pod záštitou Společnosti národů a bude složena takto:

Po dvou zástupcích bude mít každý z těchto států: Spojené státy americké, Francie, Italie a Japonsko;

po jednom zástupci: Velká Britanie, každá britská dominie a Indie;

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 propre 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 États 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 radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

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 modifica-

One Representative of each of the other contracting States.

Each of the five States first-named (Gread 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 first 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 of 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;

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

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 sarà 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 adotate;

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

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

Le modificazioni degli allegati potranno essere adottate dalla Commissione internazionale di navigazione aerea soltanto se saranno approvate dai tre quarti del totale assoluto

po jednom zástupci každý z ostatních smluvních států.

Každý z pěti prvních států (Velká Británie s dominiemi a Indií jest čítána v tomto případě jako jeden stát) bude mít takový celkový nejmenší počet hlasů, aby tento počet násoben pěti, dal číslo aspoň o jedničku větší než úhrnný počet hlasů všech ostatních států smluvních.

Každý jiný stát mimo pět prvních bude mít po jednom hlase.

Mezinárodní komise pro letectví upraví svůj jednací řád a určí místo svého trvalého sídla, ale bude jí ponecháno na vůli, aby se scházela, kde jí bude libo. První její shromáždění bude v Paříži. Shromáždění toto bude svoláno vládou francouzskou, jakmile většina signárních států oznamí jí ratifikaci této smlouvy.

Komise bude oprávněna:

a) přijímati od každého smluvního státu anebo podávat mu návrhy za účelem pozměnění nebo doplnění ustanovení této úmluvy a oznamovati přijaté změny;

b) prováděti úkoly, které jsou jí uděleny tímto článkem a články 9., 13., 14., 15., 17., 27., 28., 36. a 37. této úmluvy;

c) doplňovati ustanovení příloh A až G;

d) sbírat a sdělovati smluvním státům všechny informace o mezinárodním letectví;

e) sbírat a sdělovati smluvním státům všechny zprávy z oboru radiotelegrafie, meteorologie a lékařství, týkající se mezinárodního letectví;

f) zajistiti vydávání map aeronautických dle ustanovení přílohy F;

g) podávat dobrozdání o všech otázkách, které jí budou od států předloženy.

Každá změna ustanovení kterékoli přílohy bude moci být provedena Mezinárodní komisi pro letectví, bude-li tato změna schválena třemi čtvrtinami úhrnného možného

tion 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 été 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.

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 approved 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.

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 delle stazioni radiotelegrafiche occorrenti, e all'osservanza dei regolamenti internazionali di radiotelegrafia.

počtu hlasů, t. j. úhrnného počtu hlasů, které by mohly být odevzdány, kdyby všechny státy byly přítomny. Tato změna nabude plné působnosti, jakmile bude oznámena Mezinárodní komisi pro letectví všem smluvním státům.

Každý návrh změny článků této úmluvy bude projednán komisí pro letectví, ať vyčází od některého ze států smluvních nebo od komise samotné. Žádná změna této povahy nesmí být navržena ku přijetí smluvním státům, nebyla-li schválena alespoň dvěma třetinami úhrnného možného počtu hlasů.

Změny provedené na článcích úmluvy (s výjimkou příloh) musí být dříve, než nabudou účinnosti, výslově přijaty smluvními státy.

Náklady na organizaci a působení Mezinárodní komise pro letectví ponesou smluvní státy v poměru počtu svých hlasů.

Náklady spojené s vysláním technických delegací ponese každý stát sám.

KAPITOLA IX.

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.

Článek 35.

Smluvní strany se zavazují, že každá, pokud se jí to týče, bude spolupracovat dle možnosti na mezinárodních opatřeních, týkajících se:

a) sbírání a vydávání meteorologických informací, statistických, běžných nebo zvláštních, dle ustanovení přílohy G;

b) vydávání jednotných aeronautických map, jakož i vybudování jednotného systému aeronautických označení, dle ustanovení přílohy F;

c) užívání radiotelegrafie v letectví, zřízení nutných radiotelegrafických stanic, jakož i zachovávání mezinárodních radiotelegrafických předpisů.

Article 36.

Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, 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 dissens 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 procèderont 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 dissens 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

Article 36.

General provisions relative to customs in connection with international air navigation are the 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 between State and State in respect of customs, police, posts and other matters of common interest in connection with air navigation. 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.

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.

Article 38.

In case of war, the provisions of the present Convention shall not affect the

Articolo 36.

Disposizioni generali relative alle dogane e concernenti la navigazione aerea internazionale sono oggetto di accordi particolari, contenuti nell'allegato H alla presente convenzione.

Nessuna clausola della presente convenzione sarà interpretata come contraria alla conclusione, da parte degli Stati contraenti, in conformità dei principi stabiliti dalla convenzione stessa, 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 protocollo di tal genere dovrà essere notificato immediatamente alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Articolo 37.

In caso di dissenso fra due o più Stati, relativamente all'interpretazione della presente convenzione, la controversia sarà definita dalla Corte permanente di giustizia internazionale, che sarà stabilita dalla Società delle Nazioni, e fino alla costituzione di questa Corte, per via 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 riuniranno 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.

Articolo 38.

In caso di guerra, le stipulazioni della presente convenzione non pregiudicheranno la

Článek 36.

Všeobecná ustanovení vztahující se k celictví, pokud se týkají mezinárodního letectví, jsou předmětem zvláštní dohody dle přílohy H této úmluvy.

Ze žádného ustanovení této úmluvy nesmí být dovozováno, že smluvním státům není dovoleno uzavírat, ve shodě se zásadami stanovenými samotnou úmluvou, mezi sebou zvláštní dohody o celnictví, policii, poštovnictví neb ostatních společných zájmech z oboru letectví. Takové dohody musí být ihned oznámeny Mezinárodní komisi pro letectví, která je sdělí ostatním smluvním státům.

Článek 37.

V případě neshody mezi dvěma nebo několika státy, pokud jde o výklad této úmluvy, bude spor urovnán Stálým dvorem mezinárodní spravedlnosti, který bude zřízen Společností národů, a pokud tento soud nebude zřízen, rozhodčím.

Jestliže se strany nedohodnou přímo na volbě rozhodčích, bude postupováno takto:

Každá strana jmenuje jednoho rozhodčího a rozhodčí se dohodnou o osobě rozsudího. Jestliže se rozhodčí nemohou dohodnouti, označí každá strana další stát a tyto státy jmenují rozsudího bud' společnou dohodou anebo tím, že každá navrhne jedno jméno a los rozhodne.

Neshody, vztahující se k technickým ustanovením připojeným k této úmluvě, budou urovnány Mezinárodní komisí pro letectví většinou hlasů.

V případě, že by spor dotýkal se otázky, jde-li o výklad ustanovení úmluvy samotné anebo o výklad některého technického ustanovení, bude na rozhodčím soudu, ustanoveném v prvním odstavci tohoto článku, aby rozhodl s konečnou platností.

Článek 38.

V případě války nebudou se ustanovení této úmluvy dotýkat svobody jednání smluv-

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, alinéa 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.

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.

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 États signataires ou adhérents.

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 Convention.

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

freedom of action of the contracting States either as belligerents or as neutrals.

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.

Article 40.

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

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 Convention, be assimilated to the territory and nationals of the Protecting or Mandatory States.

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.

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 three-fourths 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

libertà di azione degli Stati contraenti, sia come belligeranti, sia come neutrali.

Articolo 39.

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

Articolo 40.

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

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.

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.

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 1º 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 1º 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

niché států, ať válku vedoucích, ať neutrálních.

Článek 39.

Ustanovení této úmluvy jsou doplněna přílohami A až H, které za vý rady opatření článku 34., odstavec c), mají tutéž platnost a nabývají účinnosti v témže čase, jako úmluva samotná.

Článek 40.

Britské osady a Indie budou pokládány pro účely této úmluvy za státy.

Území a příslušníky zemí chráněných anebo území spravovaných ve jménu Společnosti národů jest pro účely této úmluvy posuzovati jako území a příslušníky státu ochranného anebo ke správě zmocněného.

Článek 41.

Státům, které se nezúčastnily války 1914 až 1919, bude dovoleno, aby přistoupily k této úmluvě.

Toto přistoupení bude oznameno diplomaticky vládě Francouzské republiky a jí všem státům signatárním nebo přistoupivším.

Článek 42.

Každý stát, který se zúčastnil války 1914 až 1919 a nepodepsal této úmluvy, bude moci přistoupiti k ní, jen je-li členem Společnosti národů nebo až do 1. ledna 1923, dojde-li jeho přístup souhlasu mocností spojených a sdružených, které podepsaly mírovou smlouvu, uzavřenou s řečeným státem. Po 1. lednu 1923 bude toto přistoupení možné, bude-li schváleno nejméně třemi čtvrtinami států signatárních a přistoupivších, hlasujících za podmínek obsažených v článku 34. této úmluvy.

Žádosti o přistoupení bude řídit na vládu republiky Francouzské, která je sdělí ostatním mocnostem smluvním. Není-li žádající stát plnoprávně přijat za člena Společnosti

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.

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 Traité 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 États 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

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.

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 transmit a certified copy to the Powers which under the Treaties 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 deposited in the archives of the French Government, and 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

pieno diritto come membro della Società delle Nazioni, il Governo francese raccoglierà i voti delle dette Potenze e farà loro conoscere il risultato della votazione.

Articolo 43.

La presente convenzione non potrà essere denunciata fino al 1º 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 impegnate a sancire 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 CHE, i Plenipotenziari, i poteri dei quali sono stati riconosciuti in buona

národů, seběře vláda republiky Francouzské hlasy řečených mocností a sdělí jim výsledek hlasování.

Článek 43.

Tato úmluva nemůže být vypovězena před 1. lednem 1922. Případná výpověď musí být oznámena vládě Francouzské republiky, která ji sdělí ostatním smluvním stranám. Tato výpověď nabývá účinnosti nejdříve rok po tom, co bylo učiněno zmíněné oznámení, a má platnost jenom ohledně oné mocnosti, která ji dala.

Tato úmluva bude ratifikována.

Každá mocnost zašle svoji ratifikaci vládě francouzské, jež se postará o to, aby o ní zpravila ostatní mocnosti signatární.

Ratifikační listiny zůstanou uloženy v archivu francouzské vlády.

Tato úmluva nabývá účinnosti oproti mocnostem, které již svoji ratifikaci předaly, pro každou signatární mocnost čtyřicet dnů po tom, co ratifikaci složila.

Až tato úmluva nabude platnosti, zašle francouzská vláda po ověřeném jejím opisu mocnostem, které na základě mírových smluv se zavázaly, že budou užívat pro letectví pravidel shodných s ustanoveními této úmluvy.

SEPSÁNO v Paříži, třináctého října roku tisícíhodevítistéhodevatenáctého v jediném pravopise, který zůstane uložen v archivu vlády republiky Francouzské a jehož ověřené opisy budou zaslány smluvním státům.

Řečený pravopis, datovaný, jak jest nahoře uvedeno, může být podepsán až včetně do dvacátého dubna roku tisícíhodevítistéhodvacátého.

ČEMUŽ NA SVĚDOMÍ zmocněci níže jmenovaní, jichž plné moci shledány v dobré a

en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

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.) ISMAEL MONTES.
 (L. S.) RAUL FERNANDES.
 (L. S.) EYRE A. CROWE.
 (L. S.) V. K. WELLINGTON KOO.
 (L. S.) RAFAEL MARTINEZ ORTIZ.
 (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.

ANNEXE A.

MARQUES À 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.

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 sign 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.

e debita forma, hanno sottoscritto la presente convenzione, redatta in francese, in inglese e in italiano: i tre testi avranno pari efficacia.

náležité formě, podepsali tuto úmluvu, jejíž texty francouzský, anglický a italský budou mít stejnou váhu.

(L. S.) ROLIN-JAEQUEMINS.
 (L. S.) ISMAEL MONTES.
 (L. S.) RAUL FERNANDES.
 (L. S.) EYRE A. CROWE.
 (L. S.) V. K. WELLINGTON KOO.
 (L. S.) RAFAEL MARTINEZ ORTIZ.
 (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.

GENERALITÀ.

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.

PŘÍLOHA A.

OZNAČOVÁNÍ LETADEL.

ODDÍL I.

VŠEOBECNÉ.

a) Značkou státní příslušnosti bude velké písmeno abecedy latinské, na příklad

Francie F.

Značkou immatrikulační bude skupina čtyř velkých písmen; každá skupina bude obsahovat při nejmenším jednu samohlásku, při čemž písmeno Y pokládá se za samohlásku.

Úplné skupiny pěti písmen bude užíváno jako volacího signálu letadla, když mu bude vyslati nebo přijmouti signály radiotelegrafické, nebo pro každý jiný způsob sdělení, vyjímajíc sdělení signály optickými, kde bude použito metod obvyklých.

Značky státní příslušnosti a immatrikulacní budou shodny s údaji seznamu při oddílu VIII. této přílohy.

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.

c) Le registre matricule et le certificat d'immatriculation devront contenir un signallement 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.

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	

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.

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

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

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

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 costruttore; 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 le 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.

b) Na všech letadlech, mimo letadla státní a obchodní, bude značka immatrikulační podtržena černou čarou.

c) Rejstřík matriční a certifikát immatrikulační musí obsahovat popis letadla a udávat: číslo nebo jinou značku totožnosti, kterou výrobce přístroji dává; značku immatrikulační a značku státní příslušnosti, o nichž se nahoře stala zmínka; mateřský přístav letadla; jméno a příjmení, státní příslušnost a bydliště majitele, jakož i datum immatrikulace.

d) Každé letadlo musí být opatřeno kovovou deskou, umístěnou na snadno viditelném místě lodky nebo trupu, na níž napsány jsou jméno, příjmení a bydliště majitele, značka státní příslušnosti a immatrikulační značka letadla.

CERTIFIKÁT IMMATRIKULAČNÍ

(*prozatímní vzor.*)

Státní příslušnost	
Značka státní příslušnosti	
Značka immatrikulační	
Datum immatrikulace	

Druh letadla	Letadlo turistické
	Letadlo obchodní
	Letadlo státní

Jméno výrobce	
Číslo serie	
Popis	
Majitel (jméno a příjmení)	
Bydliště majitele	
Státní příslušnost majitele	
Mateřský přístav letadla	

Podpis a razítko úřadu, který certifikát vydal:

ODDÍL II.

UMÍSTĚNÍ ZNAČEK NA LETADLE.

Značky státní příslušnosti a immatrikulační buďtež namalovány černě na půdě bílé a umístěny takto:

a) *Motorová letadla.* Značky jest malovati jednou na spodním povrchu ploch dolních a jednou na horním povrchu ploch horních, přičemž hořejšek písmen namířen jest ku přední hraně. Buďtež namalovány také na každé

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 circonference 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.

SECTION III.

EMPLACEMENT SUPPLÉMENTAIRE POUR LES MARQUES DE NATIONALITÉ.

a) Avions et dirigeables. — La marque 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 est égale aux

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.

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.

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 mark 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 four-

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.

III.

POSIZIONI ADDIZIONALI DELLE MARCHE DI NAZIONALITÀ.

a) *Velivoli e dirigibili.* — La marca di nazionalità sarà altresì 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 facce del timone di direzione o sulle facce esterne dei timoni esterni di direzione, se l'aeromobile ha più di uno di tali timoni.

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

IV.

DIMENSIONI DELLE MARCHE DI NAZIONALITÀ E DI REGISTRAZIONE.

a) *Velivoli.* — L'altezza delle marche sui piani principali e sui piani di coda sarà rispettivamente eguale ad $\frac{4}{5}$ della corda, e per i timoni di direzione sarà la più grande possibile. L'altezza delle marche sulla fusoliera o sulla navicella sarà eguale ad $\frac{4}{5}$ 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 ad $\frac{4}{5}$ della

straně trupu mezi křídly a zadními plochami stroje. Nemá-li stroj trupu, buděž značky namalovány na loďce.

b) *Řiditelné vzducholodi a balony.* — Na řiditelných vzducholodích jest značky umístiti pokud možno nejbliže k největšímu příčnímu řezu; opakují se na obou stranách a nahoře, při čemž značka posléze uvedená má být ve stejných vzdálenostech od značek na stranách.

Na balonech jsou značky dvakrát a jsou namalovány na největším vodorovném obvodu co nejdále jedna od druhé.

U řiditelných vzducholodí a u balonů musí být značky na bocích stejně dobře viditelný se stran i se země.

ODDÍL III.

DALŠÍ UMÍSTĚNÍ ZNAČEK STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOSTI.

a) *Motorová letadla a řiditelné vzducholodi.* Značku státní příslušnosti jest umístiti na obou stranách spodního povrchu, a to buď pevné plochy spodní na zádi nebo kormidla výškového a rovněž na horním povrchu pevné plochy horní nebo kormidla výškového, je-li toto širší. Tyto značky opakují se na obou stranách kormidla směrového anebo na vnějších stranách vnějších kormidel, má-li stroj několik kormidel směrových.

b) *Balony.* Značky státní příslušnosti jest vymalovati na loďce.

ODDÍL IV.

ROZMĚRY ZNAČEK STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOSTI A IMMATRIKULAČNÍCH.

a) *Motorová letadla.* Výška značek na plochách křídel a na plochách na zádi budíž čtyři pětiny jich příslušné šířky; na směrovém kormidle buděž značky co možno největší. Na trupu nebo na loďce budíž výška značek čtyři pětiny největší výšky měřené v nejužším místě trupu anebo loďky, na němž jsou namalovány.

b) *Řiditelné vzducholodi a balony.* — Při značkách státní příslušnosti, vymalovaných na plochách na zádi, budíž výška písmen

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 largueur 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 VI.

ESPACE 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.

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 of all aircraft the letters of the nationality and registration marks need not exceed 2.5 metres in height.

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 the 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.

SECTION VI.

SPACING BETWEEN NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS.

Where the nationality and registration marks appear together, a hyphen of the 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.

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.

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.

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 dalla Società delle Nazioni.

rovna čtyřem pětinám šířky zadní plochy, na kormidlo budítež tyto značky co možno největší. Výška ostatních značek nesmí být menší než dvanáctina obvodu největšího příčného průřezu řiditelné vzducholodi.

U balonů budíž výška značek státní příslušnosti čtyři pětiny výšky lodky; výška ostatních značek budíž rovna nejméně dvanáctině obvodu balonu.

c) *Všeobecná ustanovení.* — U žádného letadla nemusí výška značek státní příslušnosti a značek immatrikulačních přesahovat 2 metry 50.

ODDÍL V.

ROZMĚRY, TYPY PÍSMEN ATD.

a) Šířka písmen budíž rovna dvěma třetinám jich výšky. Tloušťka jejich tahů budíž rovna šestině téže výšky. Písmena budíž obvyklého plného typu, všechna téhož typu a týchž rozměrů; prostor mezi nimi budíž ponechán rovný polovině šířky písmen.

b) U písmen podtržených mějž podtrhovací čára tutéž tloušťku jako písmeny, a týž prostor budíž ponechán mezi spodkem písmen a hořejškem podtrhovací čáry.

ODDÍL VI.

PROSTORA MEZI ZNAČKOU IMMATRICKAČNÍ A ZNAČKOU STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOSTI.

Kde značka immatrikulační a značka státní příslušnosti jsou pospolu, musí být odděleny vodorovnou čarou, jež se délkou rovná šířce písmene.

ODDÍL VII.

UDRŽOVÁNÍ.

Značky státní příslušnosti a immatrikulační musí být umístěny co nejlépe, při čemž musí být brán zřetel na tvar letadla. Tyto značky musí být udržovány stále čisté a musí zůstat vždy viditelnými.

ODDÍL VIII.

SEZNAM ZNAČEK.

Značka státní příslušnosti každého ze států v dalším vyjmenovaných vztahuje se i na letadla jeho dominií, osad, protektorátů, dependencí nebo zemí jím spravovaných na základě mandátu Společnosti národů.

Pays	Marque de nationalité	Marques 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.
Siam	H	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Équateur	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.

Country	Nationality Mark	Registration marks
United States 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.: ADCJ, PURN.
British 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 first letter.
Haïti	H	All combinations made with H as first letter.
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 with G as first letter.
Panama	S	All combinations made with P as first letter.
Hedjaz	A	All combinations made with H as first letter.
Nicaragua	A	All combinations made with N as first letter.

P a e s e	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 questo 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.
Haïti	H	Tutte le combinazioni fatte con H quale prima lettera.
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.

Z e m ě	Značka státní příslušnosti	Značka immatrikulační
Spojené státy americké	N	Všechny kombinace, provedené dle odstavce a) oddílu I této přílohy z 26 písmen abecedy seskupených po čtyřech, nejméně s jednou samohláskou v každé skupině. Na př. ADCJ, PURN.
Říše Britská	G	
Francie	F	
Italie	I	
Japonsko	J	
Bolívie	C	Všechny kombinace s B jako první písmenou
Cuba	C	" " " C " " "
Portugalsko	C	" " " P " " "
Rumunsko	C	" " " R " " "
Uruguay	C	" " " U " " "
Československo	L	" " " B " " "
Guatemala	L	" " " G " " "
Liberia	L	" " " L " " "
Brasílie	P	" " " B " " "
Polsko	P	" " " P " " "
Belgie	O	" " " B " " "
Peru	O	" " " P " " "
Čína	X	" " " C " " "
Honduras	X	" " " H " " "
Srbsko-Chorvatsko-Slovinsko	X	" " " S " " "
Haiti	H	" " " H " " "
Siam	H	" " " S " " "
Ecuador	E	" " " E " " "
Řecko	S	" " " G " " "
Panama	S	" " " P " " "
Hedžas	A	" " " H " " "
Nicaragua	A	" " " N " " "

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 œuvre. 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.

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.

b) En outre, pour chaque voyage:

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.

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.

b) In addition for each journey:

ALLEGATO B.

CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ.

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

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

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

3º La costruzione 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.

4º L'aeromobile sarà munito degli strumenti necessari per la sicurezza della navigazione.

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

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 costruttore, carico utile dell'aeromobile;

b) inoltre, per ogni viaggio:

PŘÍLOHA B.

CERTIFIKÁT O ZPŮSOBILOSTI
K LETU.

Základní podmínky požadované pro vydání certifikátu o způsobilosti k letu jsou tyto:

1. Pokud se týče bezpečnosti, musí být letadlo stavěno tak, aby splnilo jisté minimální podmínky.

2. U každého strojového typu, jenž byl podroben zkoušce, musí být podán dostatečný důkaz o skutečné schopnosti k letu pokusným letem, splňujícím jisté minimální podmínky. Jakmile však jest některý typ schválen, jsou ostatní stroje, které by byly později stavěny dle téhož vzoru, od těchto zkoušek osvobozeny.

3. Konstrukce každého letadla musí být schválena, pokud se týče materiálu a provedení. Posuzování konstrukce a vzorků musí vyhovovat jistým minimálním podmínkám.

4. Každé letadlo musí být opatřeno přístroji, nutnými pro bezpečnost letu.

5. Minimální podmínky, o nichž mluví hořejší odstavec 1. až 3., budou stanoveny později Mezinárodní komisí pro letectví. Před tím ustanoví každý ze smluvních států sám pravidla, jež budou směrodatna při vydávání certifikátů o schopnosti k letu a pro zachování jich v platnosti.

PŘÍLOHA C.

LODNÍ KNIHY.

ODDfL I.

CESTOVNÍ ZÁPISNÍK.

Tento zápisník musí mít každé letadlo a musí být v něm obsaženy tyto údaje:

a) kategorie, ke které letadlo patří, značka státní příslušnosti a značka immatrikulacní, jméno, příjmení, státní příslušnost a bydliště majitele; jméno výrobce a užitečné zatížení letadla;

b) kromě toho pro každou cestu:

1^o Les noms, nationalité et domicile du pilote et de chacun de membres de l'équipage;

2^o 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;

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.

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 showing number, pitch, diameter and maker's name.

c) Type of wireless apparatus fitted.

d) Table showing the necessary rigging data for the information of persons in charge of 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.

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.

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.

II.

LIBRETTO DELL' AEROMOBILE.

È 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 dell'aeromobile, comprese tutte le prove di collaudo, revisioni, sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti i lavori analoghi.

III.

LIBRETTO DEL MOTORE.

È obbligatorio soltanto nel caso dei motori sistemati sugli aeromobili destinati al pubblico trasporto di passeggeri 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;

1. jméno, státní příslušnost a bydliště pilota a každého ze členů posádky;

2. místo, datum a hodinu odjezdu, sledovaný směr cesty a všechny příhody na cestě, přistání v to počítajíc.

ODDÍL II.

KNÍZKA LETADLÁ.

Tato knížka jest předepsána jenom pro letadla, sloužící hromadné dopravě osob nebo zboží. Má obsahovati tyto údaje:

a) kategorii, ke které letadlo patří, značky immatrikulační a státní příslušnosti, jméno, příjmení, státní příslušnost a bydliště majitele, jméno výrobce a užitečné zatížení letadla;

b) typ a číslo serie motoru, typ vrtule s číslem, stoupáním a průměrem, jakož i jméno výrobce;

c) typ přístroje pro jiskrovou telegrafii, namontovaného na letadle;

d) návěstí, dávající personálu, zodpovědnému za výkonnost a udržování letadla, všechna nutná poučení, týkající se upevnění lany;

e) úplné a podrobné technické zprávy o dřívější službě letadla, v to počítajíc zkoušky při převzetí, revise, výměnu součástí, opravy a všechny práce toho druhu.

ODDÍL III.

KNÍZKA MOTORU.

Tato knížka jest předepsána jenom pro motory na letadlech užívaných pro dopravu cestujících a zboží. Pro každý motor musí být zvláštní knížka, která jej vždy doprovází. Knížka má obsahovati tyto údaje:

a) typ motoru, číslo serie, jméno výrobce, výkon a normální maximální počet obrátek motoru, datum výroby a datum, od kdy koná službu;

b) immatrikulační značku a typ letadel, na kterých byl motor instalován;

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:

- a) Catégorie de l'aéronef; marques 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;

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

SECTION IV.

SIGNAL 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.
- 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.

SECTION 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 be called for.

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

IV.

GIORNALE DEI SEGNALI.

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

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 trasmissione 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 quale 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.

c) úplné a podrobné technické zprávy o dřívější službě motoru, v to počítajíc zkoušky při převzetí, počet již vykonaných pracovních hodin, revise, náhrady součástí, opravy a všechny práce toho druhu.

ODDÍL IV.

ZÁPISNÍK PRO SIGNALY.

Tato kniha jest předepsána jenom pro letadla, užívaná pro hromadnou dopravu cestujících nebo zboží. Má obsahovat tyto údaje:

a) kategorii letadla; značky státní příslušnosti a immatrikulační; jméno, příjmení, státní příslušnost a bydliště majitele;

b) místo, den a hodinu vydání nebo přijetí signálu;

c) jméno nebo určení každé osoby nebo každé stanice, kterým signál byl poslán, nebo od nichž signál byl přijat.

ODDÍL V.

PŘECHOVÁVÁNÍ LODNÍCH KNIH.

a) Výrobce má pokud možno vyplnit a podepsati první zápis v lodních knihách; další zápis provádí a podpisuje pilot nebo jiná osoba k tomu oprávněná.

b) Opis certifikátu o způsobilosti k letu má být přechováván v deskách knížky letadla.

c) Všechny zápis musí být provedeny inkoustem, vyjímajíc v cestovním zápisníku a v zápisníku pro signály; záznamy, které dlužno provést, mohou být psány tužkou v knize konceptů, musí však být přeneseny inkoustem do lodních knih každých 24 hodin. Při ūředním šetření jest možno sáhnouti k záznamům v knize konceptů.

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.

RÈGLEMENT SUR LES FEUX.

Dans ce règlement, le mot „visible“, appliqué aux feux, signifie: visible par nuit sombre et atmosphère transparente. Les angles de visibilité dont il est question ci-après et qui sont figurés sur le croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.

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 word „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 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.

d) Non si potranno far cancellature nei libri di bordo, né 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 CIR- COLAZIONE 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 leggero dell'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 die 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 alta con atmosfera chiara. Gli angoli di visibilità designati in questo regolamento come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscono all'aeromobile nella sua linea normale di volo rettilineo e orizzontale.

d) V lodních knihách nesmí být škrtáno a stránky nesmí být vytrhány.

e) Každá lodní kniha musí obsahovati opis těchto předpisů.

PŘÍLOHA D.

PŘEDPISY O SVĚTLECH A SIGNA- LECH.

LETECKÝ ŘÁD.

DEFINICE.

Slovo „letadlo“ znamená všechny balony, připoutané nebo volné, draky, řiditelné vzducholodi a motorová letadla.

Slovo „balon“ označuje letadlo buď upoutané nebo volné, které užívá plynu lehčího než vzduch, aby se udrželo v ovzduší a nemá vlastního pohonu.

Název „řiditelná vzducholod“ označuje letadlo, které užívá plynu lehčího než vzduch, aby se udrželo v ovzduší, a má vlastní pohon.

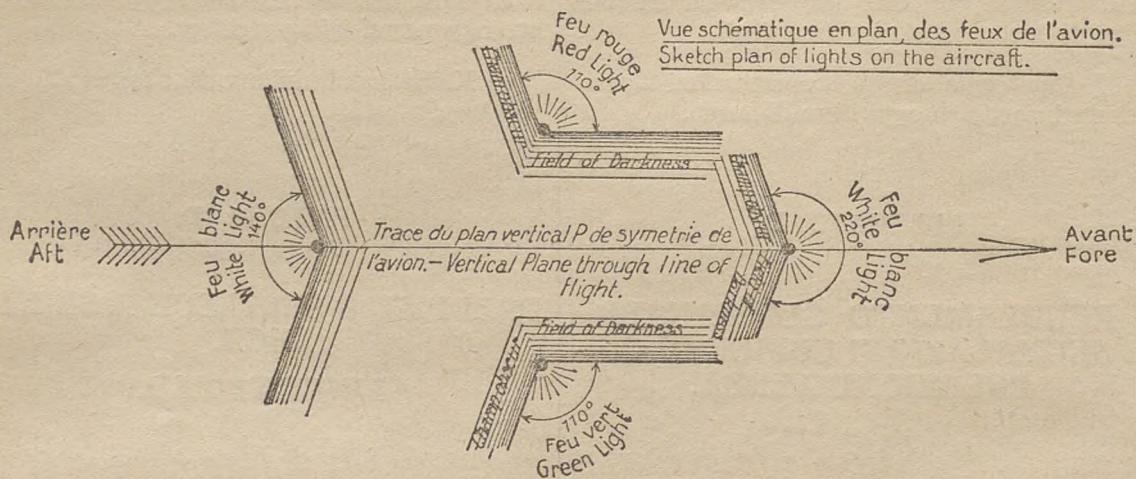
Slovo „motorové letadlo“ označuje všechny aeroplany, hydroplany (s plováky nebo člunem) nebo každé jiné letadlo těžší než vzduch, které má vlastní pohon.

O řiditelné vzducholodi jest za to míti, že jest „v letu“, není-li upoutána ani na zemi, ani na jiném předmětu, který se najedzí na zemi nebo na vodě.

ODDfL I.

PŘEDPISY O SVĚTLECH.

V těchto předpisech slovo „viditelný“, užito o světlech, znamená: viditelný za temné noci a při průhledném ovzduší. Úhly viditelnosti, o nichž se v dalším jedná a které jsou v dolním náčrtu zobrazeny, předpokládají, že letadlo jest ve své normální poloze letu přímočarého a vodorovného.



Vue schématique en plan des feux de l'avion.
Sketch plan of lights on the aircraft.

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 manœuvrant 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;

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.

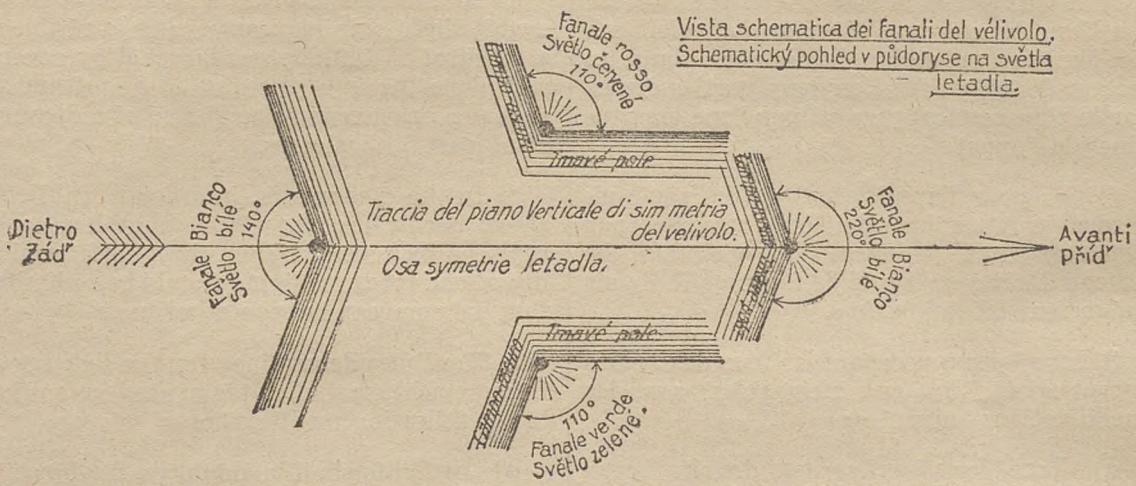
2. A flying machine, when in the air or manoeuvring on land or water under its own power, shall carry the following lights:

a) Forward, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees 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 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 right 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 so constructed and fixed as to show an unbroken light between 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.



I. I regolamenti relativi ai fanali saranno applicati in qualsiasi condizione di tempo da tramonto all'alba, e durante tale periodo, nessun altro fanale, che possa essere scambiato erroneamente per i fanali prescritti, sarà mostrato. I fanali 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 velivolo 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 110° , uno dei quali parallelo 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, né quella rossa dalla destra;

1. Pravidla, týkající se světel, platí po celou dobu od západu slunce až do východu; během této doby nesmí být zažehnuto žádné jiné světlo, které by mohlo být pokládáno omylem za předepsané světlo letecké. Světla nesmí oslnovat.

2. Motorové letadlo má mít, ať jest ve vzduchu nebo provádí pohyby na zemi nebo na vodě pomocí vlastních prostředků, tato světla:

a) na předu bílé světlo viditelné v úhlu 220° , rozpuštěné osou symetrie letadla; toto světlo musí být viditelné ze vzdálenosti nejméně 8 km;

b) na straně pravé světlo zelené, umístěné tak, že vrhá do předu nepřerušenou zář mezi dvěma svislými plochami, které tvoří úhel 110° a z nichž jedna jest rovnoběžná se svislou rovinou proloženou podélnou osou stroje. Toto světlo musí být viditelné ze vzdálenosti nejméně 5 km;

c) na straně levé světlo červené umístěné tak, že vrhá ku předu nepřerušenou zář mezi dvěma svislými plochami, tvořícími úhel 110° , z nichž jedna jest rovnoběžná se svislou rovinou proloženou podélnou osou stroje. Toto světlo musí být viditelné na vzdálenost nejméně 5 km;

d) postranní světla, zelené a červené, musí být umístěna tak, že světlo zelené nelze viděti s levé strany motorového letadla a světlo červené se strany pravé;

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) 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^o et en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6^o, 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 manœuvrer 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.

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 kilometres.

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:

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 manoeuvre 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.

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) 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 distanza fra i fanali constituenti la coppia non sarà minore di 2 metri.

4. Un dirigibile rimorchiato porterà i fanali indicati al paragrafo 3 e quelli indicati al paragrafo 6 per i dirigibili che non sono in grado di manovrare.

5. a) Un velivolo o uno dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di manovrare 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'acqua non mostrerà i fanali di via laterali, ma li accenderà quando si mette in moto.

6. Un dirigibile che per qualsiasi ragione non può manovrare, o che volontariamente ha fermato i motori, mostrerà distintamente, oltre gli altri fanali predetti, due fanali rossi uno 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.

e) na zádi co možno nejdále bílé světlo namířené dozadu a viditelné na vzdálenost nejméně 5 km v sektoru 140° , rozdělené na 2 stejné části svislou rovinou, procházející podélou osou stroje;

f) ukáže-li se ku provedení hořejších pravidel nutným, aby některé jednotné světlo bylo nahrazeno několika světly, musí být pole viditelnosti každého z nich omezeno tak, aby bylo vždy viděti jenom jedno světlo.

3. Pravidla, týkající se světel na motorových letadlech, platí i pro řiditelné vzducholodi s těmito obměnami:

a) všechna světla musí být zdvojená, a to světla napředu a vzadu ve svislém směru, světla na stranách ve vodorovném směru na přímce rovnoběžné s osou řiditelné vzducholodi;

b) světla každé dvojice napřed a vzadu musí být viditelná současně.

Vzdálenost mezi dvěma světly též dvojice nesmí být menší 2 metrů.

4. Řiditelná vzducholod' ve vleku musí mít světla udaná v odstavci 3. a mimo to světla udaná v odstavci 6. pro řiditelné vzducholodi vzdutními proudy stržené.

5. a) Pluje-li motorové letadlo nebo řiditelná vzducholod' na povrchu vody, aniž lze je opanovat, t. j. jsou-li neschopny manévrovat tak, jak jest stanoveno v předpisech pro zabránění srážek na moři, musí mít dve světla červená vzdálená od sebe nejméně 2 m, postavená nad sebou a tak upravená, aby je bylo viděti ve všech směrech na vzdálenost nejméně 3 km.

b) Letadlo, které se nalézá ve stavu právě zmíněném, nesmí mít, je-li nepohyblivé, světel postranních; je-li však v letu, musí je mít.

6. Řiditelná vzducholod', která z jakékoli příčiny jest stržena větrnými proudy se své dráhy, anebo která dobrovolně zastavila motory, musí, mimo ostatní udaná světla, užívat velmi zřejmě dve světla červená jedno nad druhým, oddělená od sebe prostorou nejméně 2 m a viditelná ve všech směrech na vzdálenost nejméně 3 km.

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^o 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 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 0^m, 20 de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternativement blanches et rouges, de 0^m, 50 de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux spécifiés aux paragraphes 2^o a) et e) et 3^o.

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^o.

Les ancres marines ou bouées employées par les dirigeables pour s'amarrer en mer, seront dispensées de l'observation de ces règles.

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 airship 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 addition, 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 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.

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 porterà 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 da 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 dell'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. L'oggetto a terra al quale è ormeggiato il pallone porterà lo stesso gruppo di fanali per indicare la sua posizione.

Di giorno, il cavo 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.

Za dne musí řiditelná vzducholod', jež jest ve vleku anebo se nemůže z jakékoli příčiny sama řídit, ukazovati velmi zřetelně dvě koule nebo černé předměty o průměru 60 cm, umístěné jeden nad druhým a oddělené od sebe vzdáleností alespoň 2 m.

Řiditelná vzducholod', jež je upoutána nebo má v letu motory dobrovolně zastaveny, musí za dne ukazovati velmi zřetelně kouli nebo předmět o průměru 60 cm a jest ji pokládati ostatními letadly za vzducholod' strženou.

7. Volný balon musí míti světlo zářivé, bílé, umístěné alespoň 5 m nad lod'kou a viditelné ve všech směrech na vzdálenost nejméně 3 km.

8. Balon upcutaný musí míti na místě bílého světla, zmíněného v odstavci 7., tři světla umístěná tak jako ono světlo a rozložená svisle v vzdálenostech nejméně 2 m od sebe. Prostřední světlo jest bílé, obě ostatní jsou červená, všechna tři světla musí být viditelná ve všech směrech na vzdálenost nejméně 3 km.

Nad to musí míti lano na každých 300 m, počínajíc lod'kou, skupinu 3 světel, umístěných tak jako světla nahoru udaná. Mimo to musí předmět, na kterém jest balon upoután na zemi, být osvětlen skupinou podobných světel, označujících jeho polohu.

Za dne musí míti lano, a to v téže poloze jako světla nahoru uvedená a na jich místě, větrnice o průměru nejméně 20 cm a délce 2 m, označené střídavě pruhy bílými a červenými o šířce 50 cm.

9. Řiditelná vzducholod', upoutaná u země, musí míti světla popsaná v odstavci 2. pod a) a e) a v odstavci 3.

Mimo to, je-li upoutána vysoko nad zemí, musí být řiditelná vzducholod', lano i předmět, na kterém jest upoutána, označeny jako v odstavci 8.

Kotvy mořské nebo boje, jichž užívají řiditelné vzducholodi, aby se zakotvily na moři, jsou osvobozeny od zachovávání těchto pravidel.

10. Un avion, arrête sur le sol sur l'eau, mais non ancoré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2^o.

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'eau 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 SIGNALS.

14. a) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur un aérodrome doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une

10. A flying 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 visible 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 be less 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 aircraft 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:

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) un 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 ormeggiato 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 stabilitate da uno Stato relativamente ai fanali addizionali di posizione o di segnalazione, per gli aeromobili militari, o per gli aeromobili volanti in formazione. Né 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

10. Motorové letadlo, jež se zastavilo na zemi nebo na vodě, ale není ani zakotveno ani upoutáno, musí mít světla popsaná v odstavci 2.

11. Aby se zabránilo srázkám s loďmi, musí mít:

a) motorové letadlo zakotvené nebo upoutané na vodě napředu v místě nejnápadnějším bílé světlo, viditelné odevšad na vzdálost nejméně 2 km;

b) motorové letadlo o délce 50 m anebo více, zakotvené nebo upoutané na vodě, napředu podobné světlo, jako je světlo nahoře popsané, a druhé světlo, umístěné vzadu nebo poblíže zadní, a to nejméně o 5 m níže než světlo přední.

Délkou letadla rozumí se celková vzdálost mezi jeho konci;

c) motorová letadla o rozpětí padesáti nebo více metrů, zakotvená nebo upoutaná na vodě, mimo to na každém konci spodního křídla musí mít světlo umístěné tak, jak jest popsáno v odstavci a) tohoto článku.

Slovem „rozpětí“ létadla rozumí se jeho největší šířka.

12. Jestliže během noci některé z předepsaných světel shasne, musí letadlo přistáti, jakmile jest mu to možné bez nebezpečí.

13. V žádném případě nesmí hořejší pravidla býti překážkou, aby bylo dbáno zvláštěních pravidel, vydaných některým státem o doplňovacích světlech signálových nebo polohových pro letadla vojenská nebo pro letadla letící ve formaci. Pravidla ta nesmí býti také překážkou, aby bylo užíváno signálů poznávacích, které si zavedl některý vlastník letadla, byv k tomu zmocněn svojí vládou, a které byly řádně zapsány a vyhlášeny.

ODDÍL II.

PŘEDPISY O SIGNÁLECH.

14. a) Letadlo, které chce v noci přistáti na letišti, na němž jest strážní personál, musí dříve, než tak učiní, vypustiti zelenou

fusée verte Véry ou faire 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:

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-sign 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 should 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:

Very verde, o fare dei segnali intermittenti con un fanale verde; devra inoltre trasmettere, col codice internazionale Morse il gruppo di lettere che sostituiscono il suo segnale di chiamata o nominativo.

b) Il permesso di atterrarre sarà dato per mezzo della ripetizione del medesimo 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, significheranno 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 e fare una serie 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 acente, 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 proiettili lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio tre nuvole di fumo bianco, indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile;

b) di notte, tre proiettili 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:

raketu Very nebo musí dávat přerušované signály zelenou lampou. Mimo to musí, užívajíc mezinárodní abecedy Morseovy, vytvořiti skupinu písmen, které tvoří jeho volací signál.

b) Dovolení k přistání bude mu dán opakováním téhož signálu volacího, následovaného zelenou raketou Very anebo přerušovanými signály zelenou svítílnou.

15. Červená raketa anebo červené světlo na zemi znamená, že letadlo nesmí přistáti.

16. Letadlo, které jest nuceno přistáti v noci, musí dříve, než tak učiní, vypustiti červenou raketu Very anebo dáti svými leteckými světly řadu krátkých a přerušovaných signálů.

17. Žádá-li letadlo v tísni o pomoc, musí za tím účelem užít bud' současně nebo oddeleně těchto signálů:

a) mezinárodního signálu S. O. S., daného pomocí signálů optických nebo radiografických;

b) signálu tísňového, daného pomocí vlajek N. C. mezinárodní abecedy;

c) dálkového signálu, vytvořeného čtyřhrannou vlajkou s koulí nebo s podobným předmětem bud' nad nebo pod vlajkou;

d) táhlého zvuku vydaného jakýmkoli nástrojem s pronikavým hlasem;

e) signálu vytvořeného řadou bílých raket Very, vypalovaných v krátkých přestávkách.

18. Má-li se naznačiti nějakému letadlu, že se nalézá v blízkosti oblasti zapovězené a že má změnit svou cestu, jest užívat těchto signálů:

a) za dne tří střel vypálených za sebou v přestávkách 10 vteřin, jichž výbuchy způsobí 3 obláčky bílého kouře, naznačující směr, kterým se má letadlo dáti;

b) v noci tří střel vypálených v přestávkách 10 vteřin, jichž výbuchy dají 3 bílé hvězdy naznačující směr, kterým se má letadlo dáti.

19. Má-li se dáti letadlu rozkaz, aby přistálo, jest užít těchto signálů:

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'atterrissement 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:

1. S'il n'est ni à l'ancré, 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'ancré 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.

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'orientation 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

a) By day: three discharges, at intervals 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 rain-storm, whether by day or night, an aircraft on the water shall make the following sounds signals with a sound apparatus:

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. Airships 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 watching 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

a) di giorno, tre proiettili lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio una nuvoletta di fumo nero o giallo;

b) di notte, tre proiettili 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 tempeste 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. se non è ormeggiato né 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 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 potenza 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, tra guardando accuratamente per un certo tempo un aeromobile che si avvicina e leggendo l'orientamento 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 vici-

a) za dne tří střel vypálených v přestávkách 10 vteřin, jichž výbuchy způsobí obláček kouře černého nebo žlutého;

b) v noci tří střel, vypálených v přestávkách 10 vteřin, jichž výbuchy způsobí světla anebo hvězdy červené.

Mimo to, chce-li se zabrániti přistání jiného letadla, než o které jde, namíří se na letadlo posléze zmíněné reflektor s přerušovaným proudem světelným.

20. a) Když rány nebo mlhy učiní letiště neviditelným, lze je označiti balonem, sloužícím za vzdušnou boji, anebo jakýmkoli jiným schváleným prostředkem.

b) V párách, za mlhy, za sněhové vánice nebo za silného deště musí letadlo, které se nalézá na vodě, dávati ve dne i v noci tyto signálny pronikavého zvuku:

1. Není-li ani zakotveno ani upoutáno, v přestávkách nejvíše 2 minut zvuk složený ze dvou signálů o trvání asi 5 vteřin, oddělených přestávkou asi jedné vteřiny.

2. Je-li zakotveno nebo upoutáno, musí rychle zvoniti na zvon nebo na gong o dosta-tečně silném hlase po dobu 5 vteřin a s přestávkou nejvíše 1 minutu.

ODDÍL III.

LETECKÝ ŘÁD.

21. Motorová letadla mají vždy ustoupiti balonům upoutaným nebo volným a řiditelným vzducholodím. Řiditelné vzducholodi mají vždy ustoupiti balonům ať volným ať upoutaným.

22. Řiditelná vzducholoď, která již není pánem svého směru, musí být pokládána za balon volný.

23. Dovolují-li tomu okolnosti, lze nebezpečí srážky s jiným letadlem předvídati, pozoruje-li se pečlivě směr a sklon dráhy jí sledované. Jestliže ani jedna z těchto složek nedozná pozoruhodné změny, dlužno pokládati srážku za možnou.

24. Výraz „nebezpečí srážky“ zahrnuje každé nebezpečí nahodilé, způsobené příliš

trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écartier 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 suivant 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'écartier 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'écartier 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 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

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 manoeuvre according to the rules contained in the following paragraphs, 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 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 aircrafts 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

nanza 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'incontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuno deve spostarsi sulla propria destra.

27. Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che s'incrocciano, l'aeromobile che ha l'altro alla sua dritta deve manovrare a 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 forma un angolo di oltre 110° con quella del secondo, e perciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere né uno né 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 distanza 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

velkým přiblížením dvou letadel. Každé letadlo, kterému hořejší předpisy ukládají povinnost vyhnouti se jinému letadlu, aby bylo zabráněno srážce, musí udržeti od něho dostatečnou vzdálenost, majíc zřetel k daným poměrům.

25. Motorové letadlo musí, řídic se pravidly o nebezpečí srážky, obsaženými v odstavci 24., konati vždy pohyby dle předpisů stanovených odstavcem 22. a následujícími, jakmile zpozoruje, že by míjelo druhé letadlo ve vzdálenosti menší než 200 m, kdyby sledovalo dále svoji cestu.

26. Když se dvě motorová letadla potkají, letíce přímo nebo skoro přímo proti sobě, musí se každé z nich vyhnouti do prava.

27. Když dvě motorová letadla sledují dráhy, které se kříží, má letadlo, které vidí druhé po své pravici, mu ustoupiti.

28. Letadlo, které dostihuje jiné, musí, chce-li je předletěti, vyhnouti se mu tím, že se odchýlí na pravo, ne však tím, že je podletí.

Když se nějaké letadlo blíží k druhému letadlu, sledujíc dráhu odkloněnou o více než 110° od dráhy druhého letadla, t. j. když jest v takové poloze vzhledem k němu, že by v noci nemohl rozeznati žádného z postranních světel tohoto letadla, jest míti za to, že je chce předletěti; žádná pozdější změna v drahách těchto dvou letadel nemůže odvadnit náhled, že se první letadlo chtělo křížovat s druhým ve smyslu těchto předpisů, a nemůže je zprostiti povinnosti, aby se drželo opodál letadla, které dostihuje, až do okamžiku, kdy je úplně předstihne.

Za dne nemůže letadlo, které za okolností nahoře uvedených chce předletěti jiné letadlo, vždy věděti s určitostí, zdali jeho dráha půjde před nebo za druhým letadlem, a musí proto v případě pochyby pokládati se za letadlo, které jiné letadlo dostihuje, a vzdáliti se z dráhy tímto letadlem sledované.

29. Předpisují-li tato pravidla jednomu ze dvou letadel, aby ustoupilo druhému, musí druhé letadlo zachovati původní směr dráhy a svoji rychlost. Nicméně když jsou následkem mlhy nebo z jiných příčin dvě letadla

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'écartier 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 aéropole, 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

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 directed 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.

SECTIÓN IV.

BALLAST.

35. The dropping of ballast other than fine sand or water from aircraft in the air is prohibited.

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

ha diritto alla rotta venga a trovarsi *così* 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 circostanze 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 di non attenersi al regolamento stesso per evitare un pericolo immediato.

IV.

ZAVORRA.

35. È 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 bandiera che indicherà col proprio colore agli aeromobili in procinto di atterrare o di partire e 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

tak blízko u sebe, že nemůže být zabráněno srážce pohyby prvního letadla, má letadlo, které bylo dohoněno, z vlastního popudu činiti takové pohyby, aby se nejúčinnějším způsobem vyhnulo srážce.

30. Každé letadlo, které se dle těchto předpisů má vzdáliti z dráhy jiného letadla, musí se pokud možno vyhnouti tomu, aby křížovalo jeho dráhu před ním.

31. Každé letadlo, které letí oficielně uznanou vzdušnou cestou, má letěti po pravé straně této cesty, je-li to možné a není-li to nebezpečné.

32. Žádné letadlo, které se připravuje ke vzlétnutí se země nebo s moře, nesmí se pokusiti odletnouti, je-li nebezpečí srážky s jiným letadlem, které právě přistává.

33. Každé letadlo musí v mrazích, v párách, v mlze nebo za jiných okolností, za kterých jest špatně viděti, konati pohyby opatrne a přizpůsobiti se pečlivě daným poměrům.

34. Těmito pravidly jest se ovšem řídit, ale jest při tom míti na paměti, že nebezpečí při letu, nebezpečí srážky nebo jiné okolnosti mohou odávodnit úchytky od nich, lze-li se tím vyhnouti bezprostřednímu nebezpečí.

ODDÍL IV.

PŘÍTĚŽ.

35. Jest zapovězeno shazovati s letadla ve vzduchu jinou přítěž nežli jemný písek nebo vodu.

ODDÍL V.

PRAVIDLA O LÉTÁNÍ NAD LETIŠTI A V JICH SOUSEDSTVÍ.

36. Na každém letišti jest vztýčiti na bodu vyvýšeném prapor, který má letadlum, chtejícím tam přistáti nebo odtamtud odletěti, za okolností, které činí při tom nutnou zatáčku, svou barvou naznačovati, že zatáčka má být provedena do leva, t. j. ve směru opačném, než se pohybují ručičky hodinkové, nebo do prava, t. j. ve směru, jímž se pohybují ručičky hodinkové. Bílý prapor udává, že zatáčka má být provedena na pravo,

que le virage doit être 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 1,000 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 2,000 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 2,000 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'atterrissement, 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'atterrissement; entre ces deux zones, il y aura une zone neutre. Un avion voulant atterrir devra

light of the aircraft, and 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.

37. When an aeroplane starts from an aerodrome it shall not 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 international 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 T, 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 of 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 upwind. 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

dell'aeromobile, dal 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. Un aeromobile che parte da un aeroporto non dovrà 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, salvo che 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. È 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 atterrarevi, 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

v kterémž případě musí prapor zůstat stále po pravé straně letadla, t. j. na straně, která má světlo zelené. Obdobně znamená prapor červený, že letadlo má se zatáčeti do leva, při čemž červený prapor musí zůstat na levé straně, která má červené světlo letadla.

37. Motorové letadlo, odlétající z letiště, nesmí provésti zatáčku ve vzdálenosti menší než 500 m od nejbližšího bodu obvodu, a zatáčí-li se, musí se při tom řídit pravidly předcházejícího odstavce.

38. Každé motorové letadlo, letící mezi 500 a 1000 m vzdálenosti od nejbližšího bodu letiště, musí se řídit pravidly o zatáčení nahoru stanovenými, ledaže by letělo výše než ve 2000 m.

39. Akrobatická přistání jsou zakázána na letištích smluvních států, sloužících mezinárodnímu provozu. Jest zakázáno, aby motorová letadla konala akrobatická cvičení v menší vzdálenosti než 2000 m od nejbližšího bodu takového letiště.

40. Na každém letišti musí být směr větru jasné udán jedním nebo několika uznávanými prostředky jako písmenou T pro přistání, větrníkem, kouřem a pod.

41. Každé motorové letadlo, které odlétá z letiště užívaného pro dopravu mezinárodní nebo které tam přistává, má tak učiniti proti větru, ledaže by poloha místa tomu bránila.

42. Jestliže se dvě motorová letadla blíží současně k letišti, aby tam přistálá, má letadlo výše letící konati takové pohyby, aby se vyhnulo letadlu letícímu níže, a musí se při přistání řídit pravidly odstavce 28. o předstihování.

43. Motorovým letadlům, která vyslala signálny tísň a pokouší se přistati na nějakém letišti, musí být cesta uvolněna.

44. Hledíce proti větru, dělíme každé letiště na tři pásmá. Pásma pravé jest pásmem odletu, pásmo levé pásmem přistání. Mezi těma dvěma pásmeny jest pásmo neutrálne. Motorové letadlo, které chce přistati, musí tak učiniti pokud možno nejblíže k pásmu neutrálnemu,

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 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'atterrissement 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 parallèle à la direction du vent menée par le feu précédent, cette parallèle

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 follows:

a) A red light shall indicate a left-hand circuit, and a green light shall indicate a right-hand 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 aero-

vicino possibile alla zona neutra, ma sempre a sinistra di quegli aeromobili che hanno già atterrato. Dopo aver rallentato o fermato alla fine sua corsa al suolo, l'aeromobile dovrà passare subito nella zona neutra. Similmente, una aeromobile che parte deve mantenersi il più possibile 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) fanale rosso indicherà che il giro deve essere fatto a sinistra, ed un fanale verde indicherà 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 contrassegnata 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 alle direzioni 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

avšak stavěti se na levo od každého jiného motorového letadla, které již přistálo. Zpomalivší svůj chod nebo skončivši jízdu po zemi, jest povinno zajeti ihned do pásmu neutrálního. Podobně motorové letadlo, které vzlétá, učiní tak pokud možno nejdále na pravo v pásmu odletu, držíc se přímo po levé straně každého jiného motorového letadla, které právě odlétá anebo které se k tomu připravuje.

45. žádné motorové letadlo nesmí se svým odletem počítati dříve, než opustilo úplně letiště motorové letadlo, které jest před ním.

46. Hořejších pravidel jest použiti rovněž, přistává-li se v noci na letištích; tu jest nutno dávat tyto signály:

a) Červené světlo udává, že zatáčky mají být provedeny na levo; zelené světlo upozorňuje, že mají být provedeny na pravo (viz odstavec 36.). Pásma pravé jest označiti bílými světly, umístěnými tak, že tvoří převrácené L anebo šibenici, pásma levé pak týmž způsobem. Obě šibenice musí být obráceny k sobě zády, takže jejich dlouhé strany naznačují hranice pásmu neutrálního. Přistáti jest vždy stejně ve směru dlouhé strany postupem ke straně kratší. Světlo, umístěné na konci dlouhé strany, musí být na nejbližším bodu obvodu, na kterém motorové letadlo smí přistáti bez nebezpečí. Světla, vytýcující krátké strany, označují druhou hranici pozemku, na němž se může zcela bezpečně přistáti. Motorové letadlo nesmí následkem toho překročiti krátkou stranu šibenice (viz náčrtok A).

b) Je-li nutno šetriti světlem a personálem, je možno užiti tohoto systému:

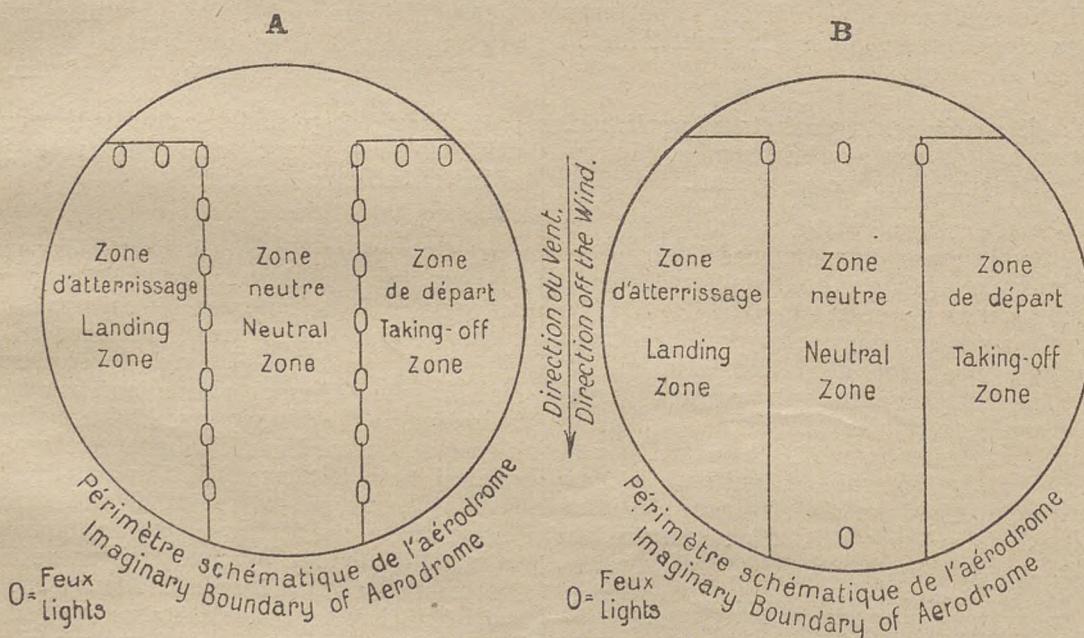
Na straně proti větru jest umístiti dvě světla tak, že vyznačí hranice pásmu neutrálního, definovaného v odstavci 44., při čemž přímka, spojující obě světla, musí ležet kolmo na směr větru. Obě ostatní světla jest umístiti takto: jedno uprostřed přímky, která spojuje obě první světla; druhé na hranici letiště na straně opačné a na rovnoběžce ke směru větru, procházející předešlým světlem, takže tato rovnoběžka vytýče osu pásmu ne-

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'atterrissement, sur la ligne joignant les trois feux alignés du côté exposé au vent.

drome 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.



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 établis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur; mais il portera

47. No fixed balloon, kite, or moored airship has 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 zone of 500 metres of all aerodromes.

SECTION VI.

GENERAL.

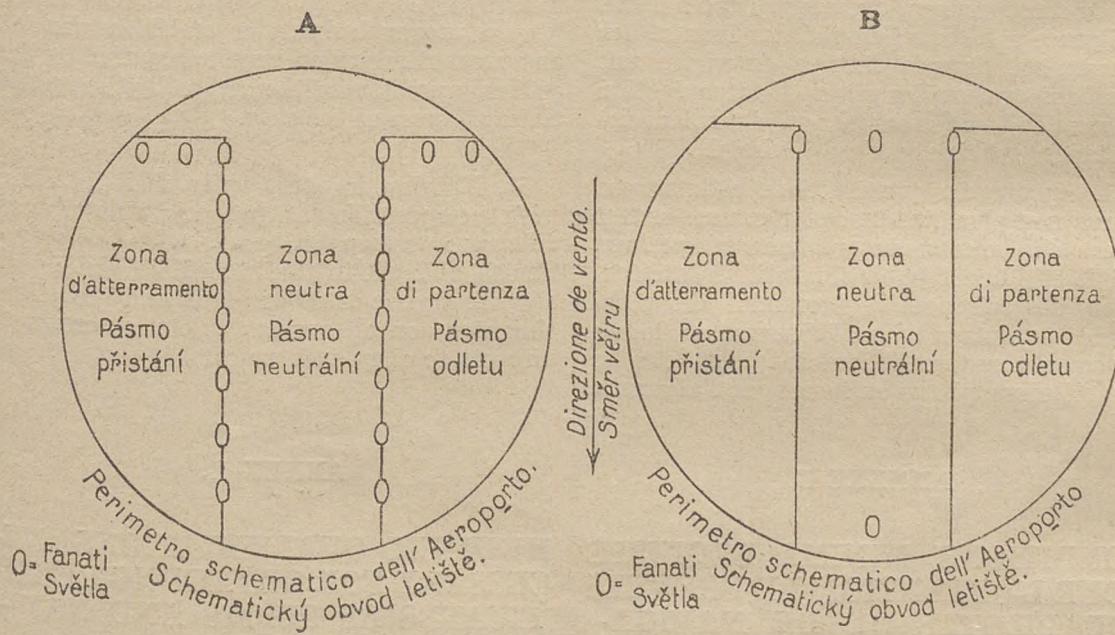
49. Every aircraft manoeuvring under its own power on the water shall conform to the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of these regulations shall be deemed to be a steam-vessel, but shall carry

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.

utrálního (viz náčrt B.)

Další světla mohou být umístěna symetricky podél hranic pásma neutrálního a na koncích linií přistání a odletu na přímce, jež spojuje tři světla stojící v jedné řadě na straně k větru obrácené.



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.

47. Upoutaný balon, létací drak nebo upoutaná řiditelná vzducholoď nesmí bez zvláštního povolení vzletěti v blízkosti letiště mimo případy stanovené v odstavci 20.

48. V pásmu širokém 500 m okolo všech letišť buďtež na všech pevných překážkách, nebezpečných pro letectví, umístěna vhodná znamení nebo signály.

IV.

GENERALITÀ.

49. Ogni aeromobile che manovra sull'acqua coi propri mezzi dovrà conformarsi ai regolamenti per evitare le collisioni in mare, e a questo scopo sarà considerato come un bastimento a vapore, ma porterà soltanto i fanali

ODDÍL VI.

VŠEOBECNA USTANOVENÍ.

49. Každé letadlo, konající pohyby na vodě svým vlastním pohonem, musí být poslušno předpisů, zavedených za účelem zabránění srážek na moři a musí být proto považováno za parník; ponese však jenom ta světla, která

seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus, dans les Règlements 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 exonerer 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.

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. Épreuves pratiques.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) *Épreuve d'altitude et de vol plané.* Un vol sans atterrissage, durant lequel 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

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.

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 any neglect to keep a 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.

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.

ANNEX E.

MINIMUM QUALIFICATIONS NECESSARY FOR OBTAINING CERTIFICATES AS PILOTS AND NAVIGATORS.

SECTION I.

CERTIFICATES FOR PILOTS OF FLYING MACHINES.

A. Private pilot's 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

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 riceverle.

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. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà 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.

ALLEGATO E.

CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER OTTENERE PATENTI DI PI- LOTA E DI UFFICIALE DI ROTTA.

I.

PATENTI DI PILOTA DI VELIVOLO.

A. Patente di pilota privato o da turismo aereo
(non valida per i trasporti 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'atterraggio. L'atterraggio sarà effettuato senza rimettere in

jsou blíže určena v těchto předpisech, a ne světla, která jsou stanovena v předpisech námořních pro parníky. Ostatně nesmí, mimo případy blíže určené v předchozích odstavcích 17. a 20., užívat signálů pronikavého hlasu, v předpisech námořních stanovených. Stejně se nesmí předpokládati, že slyší tyto signály.

50. Není přípustno dovolávat se některého ustanovení těchto předpisů, aby se odůvodnilo, že nějaké letadlo nebo jeho majitel, jeho pilot nebo jeho posádka nemusí nésti zodpovědnost za následky nedbalosti buď v užívání světel a signálů nebo ve službě strážní nebo v zachovávání pravidel letectví v čase normálním anebo za zvláštních okolností jednotlivého případu.

51. Není rovněž přípustno dovolávat se některého z horejších ustanovení, aby omiluveno bylo přestoupení předpisů zvlášť stanovených a příslušně uveřejněných, týkajících se létání letadel v blízkosti letišť nebo na jiných místech; zachovávání těchto předpisů zůstává závazným pro všechny majitele, piloty nebo posádky letadel.

PŘÍLOHA E.

MINIMÁLNÍ PODMÍNKY PRO DO- SAŽENÍ PRŮKAZU PILOTSKÉHO NEBO LETECKÉHO.

ODDfL I.

PRŮKAZ PILOTSKÝ PRO AEROPLÁNY NEBO HYDROPLÁNY.

A. Průkaz pilotský pro aeroplány a hydroplány turistické (neplatný pro dopravu veřejnou).

1. Zkoušky praktické.

Při každé zkoušce praktické má být kandidát sám na letadle.

a) *Zkouška výšková a z letu klouzavého.* Let bez přistání, během kterého pilot má zůstat nejméně hodinu ve výšce nejméně 2000 metrů nad místem odletu. Sestup ukončí se klouzavým letem, při čemž motory musí být zastaveny ve výši 1500 metrů nad místem přistání. Přistáti jest v kruhu o poloměru nejvýše 150 metrů kolem bodu předem usta-

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) *Epreuve 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'atterrissement sera effectué:

1^o En arrêtant définitivement le ou les moteurs au plus tard quand l'aéronef touche le sol (ou l'eau);

2^o En arrêtant l'aéronef à moins de 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. Epreuves 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.

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:

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

moto i motori ed il velivolo dovrà fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatore 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 (o l'acqua). L'atterramento sarà effettuato:

1º fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua);

2º fermando definitivamente il velivolo a una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

2. Cognizioni speciali.

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, del codice di circolazione aerea, del regolamento di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Conoscenza 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 tenere e sarà

noveného zkoušejícími a motor při tom nesmí být uveden v činnost.

b) Zkouška z obratnosti. Let bez přistání okolo dvou stožárů (nebo dvou bojí) vzdálených 500 m od sebe; při tom jest opsatí pět osmiček (8) tak, že každý kruh jest provést kolem jednoho z obou stožárů (nebo bojí). Tento let jest provést ve výši menší než 200 metrů nad půdou (nebo nad vodou), aniž se dotkne země (nebo vody). Přistáti jest:

1. tak, že se motor nebo motory zcela zastaví, a to nejpozději v okamžiku, kdy se letadlo dotkne země (nebo vody);

2. tak, že se letadlo zastaví nejvýše 50 m od bodu určeného kandidátem samotným před odletem.

2. Vědomosti zvláštní.

Pravidla o světlech a signálech a zákony letecké. Pravidla létání nad letištěm a v jich blízkosti. Praktická znalost leteckého zákonodářství mezinárodního.

B. Průkaz pilotský pro aeroplány nebo hydroplány, sloužící veřejné dopravě.

1. Zkoušky praktické.

Při každé praktické zkoušce má být kandidát sám na letadle.

a) Zkouška výšková, z letu klouzavého a z obratnosti jsou tytéž, jako při průkazu pilotském pro letadlo turistické. Kandidáti, kteří mají tento průkaz, nemusí se podrobiti této zkouškám po druhé.

b) Zkouška z vytrvalosti letem alespoň 300 km nad zemí nebo nad mořem s návratem do bodu odletu. Tato cesta musí být provedena na jednom a témž letadle v průběhu 8 hodin a jest během ní dvakrát mimo místo odletu na místech předem zkoušejícími určených přistáti a stroj při tom zcela zastavit.

Při odletu budiž kandidát poučen o cestě, kterou má vykonati, a opatřen potřebnou ma-

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.

Causes 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

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, assembling, adjustment, and characteristics of aero-engines.

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

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 tecnico.*

Dopo aver subito con esito soddisfacente le prove pratiche, candidati saranno sottomessi a un esame sui seguenti argomenti:

a) *Velivoli.*

Nozioni teoriche delle 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.

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

pou. Zkoušející rozhodnou, byla-li dráha bezvadně dodržena.

c) *Let noční:*

Let v trvání třiceti minut ve výši alespoň 500 m. Tento let smí počítí nejdříve dvě hodiny po západu slunce a skončí nejpozději dvě hodiny před východem.

2. *Zkouška technická.*

Kandidát, který se podrobil s úspěchem zkouškám praktickým, bude vyzván, aby se podrobil zkoušce z těchto předmětů:

a) *Aeroplány a hydroplány:*

Theoretická znalost zákonů odporu vzduchu a jeho účinku na plochy křídel a na plochy na zádi, na kormidlo směrové a kormidlo výškové a na vrtule; funkce různých částí letadla a jich řízení.

Montáž letadel a jich různých částí.

Praktické zkoušky ohledně napínání lan.

b) *Motory:*

Všeobecné vědomosti o motorech výbušných a funkcích jejich různých orgánů; všeobecné vědomosti o konstrukci, o sestavování, seřízení a karakteristice motorů aviatických.

Příčiny špatného chodu motoru; příčiny poruch.

Praktické zkoušky z obvyklých oprav.

c) *Vědomosti zvláštní:*

Předpisy o světlech a signálech, letecké právo a pravidla létání nad letištěm anebo v jich blízkosti.

Praktická znalost zvláštních podmínek létání a mezinárodního leteckého zákona-dárství.

Čtení map; orientace; určení místa; základy meteorologie.

POZNAMKY.

Praktické zkoušky musí být skončeny nejdéle ve lhůtě jednoho měsíce, lze je vykonat v jakémkoli pořádku a každou z nich jednou opakovat. Zkoušející příslušně pověřený vy-

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).

SECTION II.

BREVET DE PILOTE DE BALLON LIBRE.

1. 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.

Connaissance pratique de la législation aérienne internationale. Lecture des cartes et orientation.

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.

Practical knowledge of international air legislation. Map reading and orientation.

volta. Vi assisteranno esaminatori debitamente delegati, che transmetteranno 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'identità 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 (SFERICO).

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; condotta 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 loro vicinanze. Conoscenza pratica della legislazione aerea internazionale. Lettura delle carte e orientamento.

dají o nich vysvědčení a podají o tom zprávu příslušným úřadům.

Úřední zpráva má uvésti příhody, které se zejména při přistání sběhly. Před každou zkouškou musí kandidát předložiti zkoušejícím nesporné průkazy totožnosti.

Při všech praktických zkouškách musí být na letadle barograf; záznam podepsaný zkoušejícími jest připojiti k jich zprávě.

Piloti, kteří mají vojenský průkaz, mají právo na průkaz pro pilota turistického, aby však dosáhli průkazu pro pilota letadla, používaného pro dopravu veřejnou, musí se podrobit nejprve technickým zkouškám leteckým, blíže určeným v odstavci B 2 (c).

ODDÍL II.

PRŮKAZ PILOTSKÝ PRO VOLNÝ BALON.

1. Zkoušky praktické:

Kandidát musí prokázati, že provedl tyto vzestupy:

1. Ve dne: Tři vzestupy při učení. Vzestup řízený jím samotným za dohledu instruktora.

Vzestup, při němž byl samoten v balonu.

2. V noci: Vzestup, při němž byl samoten v balonu. Každý vzestup musí trvat nejméně dvě hodiny.

2. Zkouška theoretická:

Základní zákony aerostatiky a meteorologie.

3. Vědomosti zvláštní:

Všeobecná znalost balonu a jeho příslušenství; plnění; lanoví; řízení vzletu; přístroje; opatření proti zimě a ve velkých výškách.

Mezinárodní předpisy o světlech a signálech a zákony letecké; pravidla létání nad letiště a v jich blízkosti.

Praktické znalosti mezinárodního leteckého zákonodárství. Čtení map a orientace.

SECTION 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 REQUISSES 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 renseignements et cartes météorologiques.

Propriétés physiques et chimiques des gaz légers et des matériaux employés dans la construction des dirigeables.

SECTION III.

CERTIFICATES FOR AIRSHIP OFFICER PILOTS.

Every airship officer pilot shall have qualified as pilot of a free balloon.

There shall be three classes of airships officer pilots.

The holder of a first-class certificate is qualified to command any airship.

The holder of a second-class certificate is qualified to command airships under 20,000 cubic metres capacity.

The holder of a third-class certificate is qualified to command airships 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 entitled 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 flights the 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.

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 può comandare qualsiasi dirigibile.

Il titolare della patente di 2^a classe può comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 20,000 metri c.

Il titolare della patente di 3^a classe può 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 essere di almeno un'ora. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve avere manovrato il dirigibile egli stesso, sotto la sorveglianza del commandante, 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.

ODDÍL III.

PRŮKAZ PILOTSKÝ PRO ŘIDITELNOU VZDUCHOLODĚ.

Každý pilot řiditelné vzducholodi musí mítí průkaz pilotský pro volný balon.

Jsou tři třídy pilotů řiditelných vzducholodí:

Majitel průkazu první třídy může veleti jakékoli řiditelné vzducholodi.

Majitel průkazu druhé třídy může veleti řiditelným vzducholodím o obsahu menším než 20.000 m³.

Majitel průkazu třetí třídy může veleti řiditelným vzducholodím o obsahu menším než 6000 m³.

Všichni důstojníci-piloti vojenských nebo námořních řiditelných vzducholodí mají nárok na průkaz třetí třídy.

Všichni důstojníci-piloti vojenských nebo námořních řiditelných vzducholodí, kteří veleli vzducholodím o obsahu větším než 6000 m³, mají nárok na průkaz první třídy.

PODMÍNKY PRO DOSAŽENÍ PRŮKAZU TŘETÍ TŘÍDY.*1. Zkoušky praktické:*

a) Dvacet dosvědčených vzletů (z toho 3 v noci), provedených v řiditelné vzducholodi, při čemž každý vzlet musí trvat nejméně hodinu. Nejméně při čtyřech z těchto vzletů musí kandidát pod dohledem důstojníka velícího řiditelné vzducholodi řídit sám vzducholodě během celého letu, vzlet i přistání v to čítajíc.

b) Cesta na vzdálenost nejméně 100 km dle směru předem stanoveného, která se skončí přistáním v noci. Tato cesta musí se konat za přítomnosti úředního dozorce na palubě.

2. Zkouška theoretická:

Aerostatika a meteorologie; hustota plynů, zákon Mariottův a Gay-Lussacův, barometrický tlak, poučka Archimedova, stlačitelnost plynů, čtení a užití zpráv a map meteorologických.

Fysické a chemické vlastnosti plynů lehkých a látek, užívaných při stavbě řiditelných vzducholodí.

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 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.

General theory of airships.

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 certificate and have at least four months' service as a third class 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.

QUALIFICATION 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.

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 strumenti.

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 almeno 4 mesi di servizio come ufficiale pilota di 3^a classe a bordo di un dirigibile; deve altresì aver compiuto almeno 10 ascensioni come ufficiale pilota di 3^a classe su un dirigibile di cubatura superiore ai 6,000 metri cubi, durante le quali avrà manovrato il dirigibile, compresa la partenza e l'atterraggio, 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'atterraggio, sotto la sorveglianza del comandante. Ogni ascensione avrà avuto la durata di almeno un'ora 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.

Všeobecná teorie řiditelných vzducholodí.

Dynamické vlastnosti předmětů, při pohybu ve vzduchu.

3. Vědomosti všeobecné:

Základní znalosti motorů výbušných.

Základy letectví; užívání busoly; určení místa.

Plnění; ukládání nákladu; lanoví; pohyby; řízení a přístroje.

PODMÍNKY PRO DOSAŽENÍ PRŮKAZU
DRUHÉ TŘÍDY.

1. Zkoušky praktické:

Každý kandidát ucházející se o průkaz druhé třídy musí mít průkaz třetí třídy a musí prokázati, že konal nejméně 4 měsíce službu jako pilot 3. třídy na řiditelné vzducholodi, mimo to že jako pilot třetí třídy vykonal na řiditelné vzducholodi o obsahu větším než 6000 m³ nejméně 10 vzletů, během kterých bylo mu samotnému řídit za dozoru velícího důstojníka řiditelnou vzducholodí po celou dobu letu, i přistání v to počítajíc.

2. Zkouška theoretická:

Prohloubené vědomosti z předmětů, které jsou na programu pro dosažení průkazu třetí třídy.

PODMÍNKY PRO DOSAŽENÍ PRŮKAZU
PRVNÍ TŘÍDY.

Zkoušky praktické:

Každý kandidát, který se uchází o průkaz první třídy, musí mít průkaz druhé třídy a prokázati, že konal po dobu nejméně dvou měsíců činnou službu jako pilot druhé třídy na řiditelné vzducholodi; mimo to že vykonal jako pilot druhé třídy na řiditelné vzducholodi o obsahu větším než 20.000 m³ nejméně 5 vzletů, během kterých mu bylo samotnému řídit pod dohledem velícího důstojníka řiditelnou vzducholodí po celou dobu letu, odlet a přistání v to počítajíc. Každý vzlet musil trvat nejméně hodinu a všech pět vzletů dohromady nejméně 15 hodin.

Zkouška theoretická:

Jako u průkazu druhé třídy.

SECTION 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 délivré 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).

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.

SECTION IV.

CERTIFICATE FOR NAVIGATORS.

Aircraft used for 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).

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.

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.

Sfera 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.

Compensazione delle bussole (teoriche e pratiche.)

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 Ortodromie.

Strumenti di navigazione aerea.

c) *Nozioni generali.*

Regolamenti internazionali per la navigazione aerea e marittima.

Legislazione aerea internazionale.

ODDfI IV.

PRŮKAZ LETECKÉHO DŮSTOJNÍKA.

Každé letadlo, určené pro veřejnou dopravu, pokud má na palubě více než 10 cestujících a má konati souvislou cestu nad zemí mezi dvěma místy více než 500 km od sebe vzdálenými anebo cestu noční nebo dálé cestu přes moře mezi dvěma místy vzdálenými od sebe přes 200 km, musí mít na palubě leteckého důstojníka, jenž je majitelem průkazu, který mu byl vydán na základě zkoušky praktické a theoretické z těchto předmětů:

1. *Praktická astronomie:*

Skutečné a zdánlivé pohyby těles nebeských. Různý vzhled klenby nebeské.

Hodinový úhel, střední čas, skutečný čas, astronomický čas.

Tvar a rozměry země.

Globus a mapy nebes.

Methody určení zeměpisné šířky a délky, času a azimutu.

2. *Letectví:*

Mapy pozemní a mapy námořské; jich čtení.

Busola; variace inclinace; magnetický polezník.

Popis cest; určení souběžného směru kompasu s lodním kýlem a korrekce.

Kompensace busol (technická a praktická).

Výpočet azimutu.

Let dle odhadu; výpočet relativní rychlosti; úchytku lodi od dráhy; tabulka korrekcí.

Časoměry, korrekce a srovnávání.

Sextanty, jich regulování.

Znalost časů čili nautický almanach.

Určení místa za pomocí azimutu a výšky hvězd.

Let dle oblouku největšího kruhu.

Přístroje pro letectví.

3. *Vědomosti všeobecné:*

Mezinárodní předpisy pro letectví a pro plavbu na moři.

Mezinárodní letecké zákonodárství.

Connaissance pratique de la météorologie et usage des cartes météorologiques.

SECTION 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'hypermetropie latente et la coordination musculaire doit être adaptée à la réfraction. Le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux;

Practical knowledge of meteorology and of weather charts.

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.

d) *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 possess 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) dioptries of latent hypermetropia; muscle balance must be good and commensurate with the refraction. He must have a good field of vision in each eye and must possess normal colour perception.

Nozioni pratiche di meteorologia e uso delle carte meteorologiche.

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 né presentare alcuna anormalità, congenita a acquisita, 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 essere buona e adattata alla rifrazione. Il campo visivo di ciascun occhio e la percezione dei colori devono essere normali.

Praktické vědomosti meteorologické a užití map meteorologických.

ODDÍL V.

LÉKAŘSKÉ VYSVĚDČENÍ.

Mezinárodní podmínky zdravotní pro způsobilost k letu.

1. Aby dosáhl licenze buď jako pilot nebo jako letecký důstojník nebo jako mechanik letadla používaného pro veřejnou dopravu, musí se každý kandidát dostavit k lékařům zvláště k tomu určeným nebo oprávněným smluvním státem, k němuž patří, aby se podrobil prohlídce.

2. Při prohlídkách lékařských, prováděných za účelem výběru prvotného nebo za účelem periodické revize leteckého personálu, jest zkoumati tyto podmínky způsobilosti fyzické a duševní:

a) Anamnestická data dědičná a osobní a zvláště rovnováhu soustavy nervové, dále zatízenost jakýmkoli poruchami myslí nebo chybami mravními neb fysickými, které by mohly mít význam pro bezpečnost letectví.

b) Piloti a důstojníci letečtí zaměstnaní při veřejné dopravě musí být nejméně 19 let starí.

c) Všeobecná chirurgická prohlídka. — Letec nesmí trpěti žádným zraněním, aniž směl být kdy operován, nesmí jevit žádnou nepravidelnost vrozenou nebo získanou, která by byla na překážku bezpečnosti v zacházení s letadlem.

d) Všeobecná prohlídka lékařská. — Letec nesmí trpěti žádnou nemocí nebo chorobnou disposicí, která by byla s to, aby ho učinila náhle neschopným k řízení letadla. Musí mít takové srdce, plíce, ledviny a soustavu nervovou, aby snesly účinky výšky a dlouhého letu.

e) Prohlídka očí. — Letec musí mít jistý stupeň zrakové ostrosti, přiměřený k jeho úkolu. Žádný pilot nebo důstojník letecký nesmí mít více než dvě dioptrie latentní hypermetropie a jeho schopnost akkomodační musí být přizpůsobena refrakci. Zorné pole každého oka a vnímavost pro barvy musí být normální.

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, agraver les conditions énoncées ci-dessus; mais, en tous cas, les conditions minima exigées doivent être maintenues pour le trafic international.

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 requirements 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 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.

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 né 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 rappresentanti medici della Commissione internazionale di navigazione aerea.

4. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette riceverà un certificato medico favorevole, che dovrà essere presentato per ottenere la patente.

5. Per accettare 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 incidente, 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. Nessun 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.

f) Prohlídka uší. — Střední ucho musí být normální. Letec musí mít jistý stupeň ostrosti sluchu, přiměřený k jeho úkolu.

g) Ústrojí vestibulární musí být bez vad a nesmí být ani hypersensitivní ani hyposensitivní.

h) Prohlídka nosu a hrtnu. — Letec musí mít volně průchodný nos a nesmí trpěti žádnou vážnou chorobou horních cest dýchacích, akutní nebo chronickou.

3. Každý ze smluvních států má prozatímne ustanoviti vlastní methody prohlídky až do té doby, kdy podrobnosti a minimální podmínky zkoušek budou ve zvláštní konferenci dodatečně stanoveny representanty lékařskými zmocněnými Mezinárodní komisí pro letectví.

4. Kandidát, který vyhověl podmínkám nahoře vysloveným, dostane příznivé lékařské vysvědčení, kterým se musí vykázati, aby obdržel licenci.

5. Za účelem zjištění, že způsobilost k letectví nadále trvá, má být každý letec periodicky prohlížen alespoň každého půl roku a výsledky této prohlídky jest připojiti k jeho spisu. Rovněž v případě nemoci nebo nehody musí být jeho způsobilost k letectví přezkoušena. Dny a výsledky těchto doplňovacích prohlídek jest uvésti v průkazu pro pilota anebo pro důstojníka leteckého.

6. Letec, který před touto smlouvou podal důkazy své způsobilosti k letectví, nesmí, pokud tuto způsobilost nadále má, být vyloučen z personálu leteckého jen pro tu okolnost, že nevyhovuje všem nahoře vyjmenovaným podmínkám.

7. Každý ze smluvních států může, pokládá-li to za vhodné, ztížiti nahoře vyjmenované podmínky, ale žádané minimální podmínky musí být vždy dodrženy pro dopravu mezinárodní.

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 le 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 officielles tenues à Londres en 1919 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 tracées 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 successives, 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.

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 aeronautical maps, both general and local, shall be based on the index scheme adopted for the „International 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 the 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.

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 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.

PŘÍLOHA F.

MEZINÁRODNÍ MAPY A ORIENTAČNÍ ZNAČKY LETECKÉ.

Mezinárodní mapy a orientační značky letecké budou zhotoveny dle těchto všeobecných pravidel:

ODDÍL I.

MAPY.

1. Budou pořízeny dva typy leteckých map, jež se budou nazývat „Mapy generální“ a „Mapy normální“.

2. Mapy generální, jakož i mapy normální budou v zásadě sestrojeny dle pravidel přijatých Mezinárodními oficiálními konferencemi, konanými v Londýně roku 1909 a v Paříži roku 1913 za účelem pořízení „Světové mapy v měřítku 1:1,000,000“.

Poznámka. Výtah z rozhodnutí přijatých konferencemi Londýnskou a Pařížskou.

Listy Světové mapy v měř. 1:1,000,000 mají rozsah: 6 stupňů v délce a 4 stupně v šířce. Síť jest vytvořena poledníky vedenými po 6 stupních, počínajíc poledníkem Greenwichským a rovnoběžkami vedenými po 4 stupních počínajíc rovníkem.

Šedesát poledníkových sloupců po šesti stupních délkových jest číslováno od 1 do 60, počítajíc od protipoledníku Greenwichského ve směru na východ.

Na každé straně rovníku až k šířce 88° jest 22 rovnoběžných pásem rozsahu 4 stupňů v šířce, jež jsou označeny 22 písmenami od A až do V.

Oba pólové vrchlíky o poloměru 2 stupňů jsou označeny písmenou Z.

Na polokouli severní každý list mapy, jenž vznikne průsekem příslušného pásmo sloupců, má označení utvořené z písmene N, za nímž následuje písmeno pásmo a číslo sloupce. Na příklad: 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 exprimés 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 employée 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^o) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la carte du monde au millionième; la 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 200.000^{me}.

Note. — Pour les pays à population clairsemée, l'échelle pourra toutefois, suivant le cas, être celle du 500.000^{me}, ou même celle du 1.000.000^{me}.

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 lengths, 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 scale 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 publishing 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.

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“ 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'intestazione 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: principali caratteristiche fisiche del terreno e nomi geografici, stazioni di radiotelegrafia; fari marittimi, con l'altezza portata al livello del mare, colore e caratteri della luce; confini nazionali; zone vietate; principali rotte aeree; linee isoclino 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 inglese 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 di paesi scarsamente abitati, la scala potrà essere, a seconda dei casi, quella di 1:500,000 o di 1:1,000,000.

Na polokouli jižní počáteční písmeno N. je nahrazeno písmenou S. Na př. S. L. — 28.

3. Délky, vzdálenosti, nadmořské výšky a hloubky budou udávány v metrech. Nicméně má každá země právo připojiti k tomu tytéž údaje v mírách v zemi obvyklých.

4. Barev a smluvných značek, jakož i úprav použitých pro uveřejnění Světové mapy v měř. 1 : 1,000.000 musí být, pokud jest možno, upotřebeno pro mezinárodní mapy letecké.

5. Pro „Mapy generální“ upotřebí se projekce Mercatorovy, při čemž jeden stupeň zeměpisné délky bude mít velikost 3 cm. Poledníky a rovnoběžky každého stupně budou využeny tenkými čarami; ty, které tvoří okraje listů Světové mapy v měř. 1:1,000.000, budou zesíleny. Označení listů mapy bude totéž jako při Světové mapě v měř. 1:1,000.000.

6. Každá „generální mapa“ bude mít francouzský titul: „Carte générale aéronautique internationale“ (viz připojený vzor I.) a pod tím překlad tohoto titulu v jazyku země, která mapu vydává. Poneše rovněž vhodné jméno zeměpisné.

Na každém listě budou alespoň tyto údaje: všeobecná tvářnost terénu a jména zeměpisná, stanice radiotelegrafické, majáky námořní s udáním výšky světla, jeho dosahu na hladině moře, barvy a frekvence rozsvěcování; hraniče státní; oblasti zakázané; hlavní cesty vzdušné; čáry stejně deklinace magnetické; vzdálenosti od jižního pólu; šířky a délky (viz par. 7) a na okraji číslo příslušných sloupců a písmena označující pásmo Světové mapy v měřítku 1:1,000.000 ve vysvětlivkách smluvně značky v jazyku francouzském nebo anglickém a v jazyku země, která mapu vydala; jména ústavu mapu vydavšího; datum publikace a postupných vydání.

7. „Normální mapa“ bude provedena v měřítku 1:200,000.

Poznámka. — V krajích s řídkou populací bude moci být měřítko dle okolnosti 1,500.000 nebo i 1:1,000.000.

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. 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. 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 impropre à l'atterrissement; les aéroplaces, les

In addition to the customary latitude and longitude notations, the local aeronautical map 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 northward 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 sheets 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 balloons inflation, permanent landing places on ground and water, aeronautical ground

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 disotto 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 (cioè 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; foreste ed altre zone inadatte all'atterramento; aeroporti, hangars per i dirigibili, impianti per il gonfiamento dei palloni; stazioni d'atterramento permanenti sulla terra

Mimo obvyklé číslování délka a šířek budou mít nové souřadnice geodetické umístěné v rámečku, a sice: jednak úhlové vzdálenosti od pólu jižního rostoucí od 0° až do 180° na pólu severním, a jednak nové zeměpisné délky vztažené k protipoledníku Greenwichskému, vzatému jako počátek, a počítané od 0° do 360° směrem na východ.

8. Každý z listů „mapy normální“ bude mít titul francouzský „Carte normale aéronautique internationale“ (viz připojený vzor II.) a pod tím překlad tohoto titulu do jazyka země mapu vydavší. Každý list obsahne jeden stupeň délkový a jeden stupeň šířkový. Bude označen jménem nejdůležitějšího místa na listu zakresleného a novými souřadnicemi (viz par. 7) jihozápadního rohu listu, přičemž polární vzdálenost bude napsána na prvním místě a číslice označující počet stupňů budou napsány písmenami tučnějšími.

Příklady. — List ohraničený na jihu rovnoběžkou 49° (odpovídající 139° vzdálenosti od pólu jižního) a na západě poledníkem 2° E (odpovídajícím 182° nové délky) bude číslován 139—182.

Podobně list ohraničený na jihu rovnoběžkou 36° S (odpovídající polární vzdálenosti jižní 54°) a na západě poledníkem 7° W (což jest 173° nové délky) bude číslován 54—173.

9. Každý z listů „normální mapy“ bude obsahovat, pokud tyto údaje jsou známy:

a) uvnitř rámu: rovnoběžky a poledníky v intervalech po $20'$ cesty rozdělené na 2 druhy dle viditelnosti pro letce; železnice všech druhů; města a městyse s jich obrysem a náčrttem hlavních ulic; vesnice s týmiž údaji, je-li to možné, anebo označenými malým kroužkem; hlavní toky vodní; krajiny zalesněné a všecky ostatní části povrchu nevhodného k přistání; letiště; hangáry pro řiditelné vzducholodi; zařízení pro plnění balonů; území upravená ku přistání na zemi a na vodě; orientační značky letecké; majáky pozemní a pevná letecká světla; majáky námořní s udáním výšky jich

hangars pour dirigeables; les installations pour le gonflement des ballons; les terrains d'atterrissement 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 aériennes 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^o); 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

marks; beacons and fixed navigational lights; marine lighthouses height, range at sea level, colour and character of the light); wireless stations, meteorological 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 villages; the topographical relief by shading and figures indicating heights, the most important of which to be surrounded by an oval ring as (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 longitude (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.

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

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; condutture elettriche aeree; oggetti notevoli; confini nazionali colle zone di entrata doganali previste all'allegato H art. 2); zone vietate; rotte aeree principali; nomi 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 culminanti; e.: (712)

světla a dosahu na hladině moře, barvy a frekvence zážehů; stanice radiotelegrafické; stanice meteorologické; vzdušná vedení pro přenos energie elektrické; předměty nápadné; hranice státní s celními vstupy dle přílohy H (článek 2.); oblasti zakázané; hlavní cesty vzdušné; jména hlavních ploch vodních; útvary půdy naznačené stínováním a u význačných bodů nadmořské výšky v oválech.

Na př. (712)

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 paese 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 e data di pubblicazione.

b) Na okrajích: titul obsahující označení listu, jméno místa zvolené pro jeho označení; měřítko v okrajovém rámu rozdělené na minuty; jména sousedních listů; zeměpisné šířky a vzdálenosti od jižního pólu; zeměpisné délky dřívější a nové (viz paragraf 7); měřítko vzdáleností, udávající kilometry; vysvětlivky obsahující smluvně značky v jazyku francouzském nebo anglickém a v jazyku země, která mapu vydala; náčrtek zobrazující střední magnetickou deklinaci v rozsahu listu; náčrtek 8 map, v jichž středu jest mapa zobrazená na listu a kolem jsou mapy sousedící stranami a rohy a se zkráceným označením čísla listů; na též náčrtku jsou hrаницi a jména zemí částečně na těchto listech zobrazených, jméno ústavu, který mapu vydal, a datum vydání.

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 precedenza 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 cognizioni aeree delle zone lungo le rotte internazionali più impor-

10. Na mapách generálních a na listech mapy normální tituly, poznámky okrajové, diagramy a vysvětlivky budou provedeny dle vzorů připojených (vzory I. a II.).

11. Vydány budou nejprve mapy generální a listy map normálních, jakož i průvodce obsahující ony cesty vzdušné, jež budou eventuálně stanoveny dle mezinárodních dohod.

Poznámka. — Vzhledem k nejasnostem a omyleům, k nimž může dátí původ užití obvyklého postupu topografického při zhotovování map leteckých, doporučuje se vřele, aby sbírány byly za pomoci leteckých obhlídek, provedených podél nejdůležitějších cest, všechny

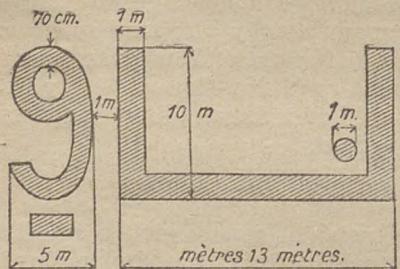
des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.

SECTION II.

SYSTÈME UNIVERSAL 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 du repère dans la demi-feuille correspondante.



Repère situé dans la moitié inférieure de la feuille 92.
(Les petits côtés sont orientés Nord-Sud.)

Arrangement of mark for south half of unit sheet.
The short sides of the frame shall be oriented to north-south.

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

would furnish indispensable information regarding the features necessary to be shown on the maps the aviator is to use.

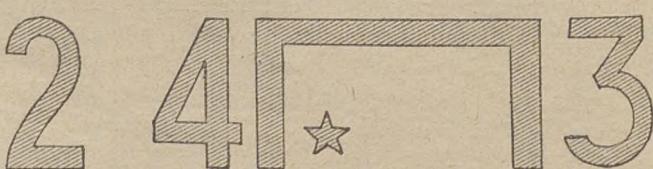
SECTION II.

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 approximate position of the mark on the north or south half of the corresponding unit sheet.



Repère situé dans la moitié supérieure de la feuille.

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

tanti le informazioni indispensabili circa le caratteristiche che bisognerebbe far comparire sulle carte impiegate dagli aviatori.

II.

SISTEMA UNIVERSALE
DEGLI SEGNALI AL SUOLO.

1. I segnali aeronautici sistematici al suolo o sui tetti dovranno contenere un riferimento numerico e grafico coi fogli della carta aeronautica normale internazionale.

A questo scopo ogni segnale porterà (vedi schizzi allegati) :

a) il numero abbreviato del 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.

údaje, které by měly být zobrazeny na mapách tak, aby vyhovely potřebám pilotů.

ODDÍL II.

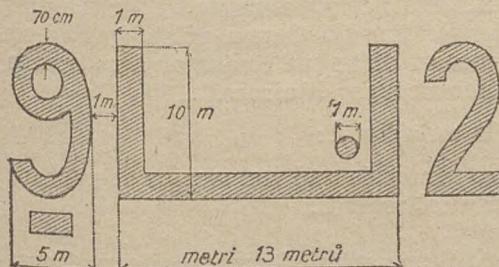
VŠEOBECNÝ SYSTÉM ORIENTAČNÍCH ZNAČEK LETECKÝCH.

1. Orientační značky letecké zřízené na půdě nebo na střechách budov musí obsahovat vztah číselný a grafický k listům mezinárodní normální mapy letecké. Proto každá z těchto značek bude ukazovat (viz náčrtek) :

a) zkrácené číslo listu, na němž značka se nalézá;

b) zobrazení rámce tohoto listu ve formě poloviny pravoúhelníku, jehož krátké strany jsou nařízeny ve směru sever-jih a který jest otevřen na sever, jestliže se značka nalézá v polovině jižní, nebo na jih, jestliže se značka nalézá v polovině severní;

c) veliký bod udávající přibližným způsobem relativní polohu značky v příslušné polovině listu.

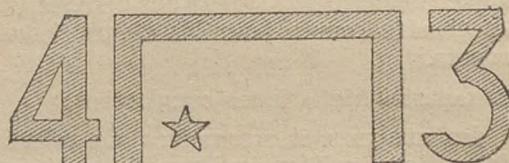


Segnale situato nella metà inferiore del foglio 92 I lati minori sono orientati per nord-sud.

Značka nalézá se ve spodní polovině listu. Malé strany leží ve směru sever-jih.

Le due cifre costituenti il numero abbreviato del foglio devono essere poste ai lati del semi rettangolo, al disopra o al disotto, mai all'interno.

Se più segnali sono disposti talmente vicini da poter creare confusione, si potrà, per di-



Segnale situato nella metà superiore del foglio 43.

Značka nalézá se v horní polovině listu.

Obě číslice, tvořící zkrácené číslo listu, musí být umístěny buď po stranách nebo nad nebo pod polovinou pravoúhelníka, leč nikdy uvnitř.

Bude-li několik značek blízko u sebe, takže by mohla vzniknout nejistota, bude možno za-

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 repères 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 États 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 référant au passé;

b) des sommaires d'observation 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

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 meteorological information to be furnished by Contracting States:*

A. „Statistical“ is required for 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 result 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

stinguerli, 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 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

účelem jich rozeznávání užiti místo bodu kulatého bod čtyřhranný, trojúhelníkovitý nebo hvězdovitý.

Pravoúhlý rám a číslice mají mít při nejmenším rozměry udané na horním náčrtku.

2. Orientační značky letecké mají být zejména zřízeny podél smluvních mezinárodních leteckých cest.

Poznámka. — Vhodná opatření pro případné noční osvětlování leteckých značek budou určena péčí Mezinárodní komise pro letecké později, dle nabytých zkušeností.

PŘÍLOHA G.

SBÍRÁNÍ A ROZDĚLOVÁNÍ METEOROLOGICKÝCH ZPRÁV.

1. *Povaha a předmět meteorologických zpráv, které mají být dodávány smluvními státy.*

A. „Statistické zprávy“, které mají za účel udati stupeň bezpečnosti různých cest a letišť pro různé typy letadel.

Tyto statistické zprávy zahrnují:

a) analysy a přehledy ze seznamů meteorologických zpráv vztahujících se k minulosti,

b) přehledy běžných pozorování.

B. „Běžné zprávy“ určené:

a) k vedení běžného přehledu o stavu atmosféry,

b) k předvídání počasí.

Tyto běžné zprávy obsahují:

1. Výsledky každodenních pozorování,

2. seznamy meteorologických stanic, kde tato pozorování byla činěna.

C. Předpovědi za tím účelem sestavené, aby udávaly zájemníkům, kde a kdy jest let mož-

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;

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'observation 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 affectant les conditions atmosphériques dans chaque station.

C. Les «Prévisions» sont fournies par les Bureaux météorologiques, comme informations générales, par voie de publication dans

possible and the best conditions for the same. They are statements of conditions anticipated:

a) „Short period“ during the next three or four hours.

b) „Normal“ during the next 20 to 30 hours.

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).

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 affecting weather conditions at each station.

c) „Forecasts“ are furnished by Meteorological Offices for general information by publication in the public Press, telegraphic-

e le migliori condizioni nelle quali può essere effettuato. Queste previsioni rappresentano lo stato delle condizioni previste e sono:

- a) «a breve scadenza» se si riferiscono alle 3 o 4 ore seguenti;
- b) «normali» se si riferiscono alle 20 o 30 ore seguenti;
- c) «a lunga scadenza» 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 stabilito per fornire i vari tipi d'informazioni:

A. «I dati statistici», forniti degli uffici centrali meteorologici per informazione generale, 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 minimi degli elementi principali meteorologici, accompagnati con cartine e diagrammi; si darà importanza alle condizioni meteorologiche delle zone note per avere singolarità meteorologiche 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 meteorologici:

a) risultati delle osservazioni quotidiane trasmessi telegraficamente sotto forma di:

1. 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

ným, jakož i nejlepší podmínky, za nichž může být uskutečněn.

Tyto předpovědi jsou sestavením předvídaných podmínek, a to:

a) „předpovědi na krátkou dobu“ pro následující 3 nebo 4 hodiny,

b) „předpovědi normální“ pro následujících 20 nebo 30 hodin,

c) „předpovědi na dlouhou dobu“ pro 2 nebo 3 následující dny,

d) „předpovědi cestovní“ pro zvláštní pásma nebo cesty a pro 6 následujících hodin.

2. Postup, jehož jest užiti, a doby, ve kterých mají být dodávány různé typy zpráv.

A. Statistické zprávy budou dodávány Ústředními meteorologickými úřady, pokud se týče informací všeobecných, a to:

a) Analysy a přehledy ze seznamů zpráv, týkajících se minulosti, budou uveřejňovány ve zvláštních sešitech, v nichž uvedeno bude: střední hodnoty, hodnoty krajních hlavních meteorologických elementů a jak často se opakuje a které doloženy budou mapami a diagramy; budť po přednosti uvedeny zprávy týkající se krajin známých, aby vyloženy byly meteorologické zvláštnosti;

b) přehledy běžných pozorování budou uveřejňovati měsíčně hodnoty sestavené v každém měsíci.

B. Běžné informace budou zasílány jedním meteorologickým úřadem druhým úřadům, a to:

a) výsledky denních pozorování telegraficky:

1. pravidelnými hlášeními v ustanovených hodinách (viz doplněk I),

2. zvláštními zprávami v mezidobí, bylo-li o to žádano (viz doplněk II);

b) seznamy stanic vždy, když bude nutno zpraviti jiné země o místech, kde pozorování jsou konána, a o podrobnostech místních a místopisných, týkajících se atmosférických podmínek v každé stanici.

C. Předpovědi budou dodávány úřady meteorologickými jako informace všeobecné uveřejňováním v denním tisku a budou za-

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.)

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 Sta-

ally 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.)

Reports will give information on the following, whenever possible:

1. Wind.
2. Pressure.
3. Temperature 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 sta-

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 centrale 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.).

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

sílány telegraficky jiným zemím, požádají-li o to, nebo konečně zaslány interesentům všemi takovými prostředky, které budou za nejlepší uznány (viz doplněk III.).

DOPLNĚK I.

HLAŠENÍ PRAVIDELNÁ.

Tato hlášení jsou dvojího druhu, a to:

1. Hlášení zvláštní.
2. Hlášení souborná.

1. Hlášení zvláštní obsahují výsledky pozorování učiněných v každé stanici v hodinách 0100, 0700, 1300 a (1800 nebo, 1900 střední čas Greenwichský (T. M. G.). Zprávy budou sepsány ihned, jakmile pozorování byla provedena, a budou zaslány stanici nebo úřadu ústřednímu, který je sbírá. Je-li možno nebo postačí-li, aby tato hlášení byla konána jenom pro 2 z těchto hodin, musí být tyto dvě hodiny od sebe odděleny dobou 12 hodin. (Jest žádoucno, aby hodiny právě ustanovené byly nahrazeny později a v důsledku dohody mezinárodní témito hodinami: 0300, 0900, 1500 a 2100 T. M. G.).

Vždy, kdykoli to bude možno, budou hlášení podávat zprávy o těchto elementech:

1. vítr,
2. tlak vzduchu,
3. teplota a vlhkost,
4. mlha a viditelnost,
5. mraky,
6. srážky (déšť, sníh, kroupy atd.),
7. bouře, vichřice, smrště, bouře prachu (samum),
8. ostatní atmosférické zjevy,
9. stav moře,

a také o proudech, teplotě a vlhkosti vyšších vrstev ovzduší, kteréžto zprávy budou dodávány stanicemi, které mají možnost prováděti pozorování tohoto druhu.

Hlášení budou sestavena dle vzorů a za pomocí kodexu obsaženého v doplňku IV.

2. Hlášení souborná jsou souhrnem jednotlivých hlášení, obdržených jednou stanicí

tion 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 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.

tion 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 1½ 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 countries 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 will be required is 500 kilometres. The requests may take the form of a demand for hourly reports.

The reports 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.

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 transmissioni 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 da 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 aeroporti situati sulle rotte aeree riconosciute dallo Stato, e che abbiano delle stazioni meteorologiche. Devono essere trasmessi entro 30 minuti dal momento della richiesta fatto dall'ufficio centrale di un aeroporto stabilito 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.

nebo jedním ústředním úřadem a zasláných jiným úřadům ústředním.

Tato hlášení jsou rozdělena ve tři třídy, a to:

1. třída. Hlášení, sestavená během jedné a půl hodiny po té, kdy byla pozorování učiněna ve stanicích místních, budou zaslána hlavním úřadům ostatních zemí v okruhu 1500 km. Ústředním úřadem jest v tomto případě obvykle hlavní úřad odesírající země.

2. třída. Hlášení, jichž účelem jest dátí zemím, které jsou vzdáleny více než 1500 km, podstatné informace, aby mohly sestaviti vlastní předpovědi. Ústřední úřad v tomto případě jest úřad státu, který má stanici jiskrové telegrafie TSF vysílající na velkou vzdálenost, t. j. schopnou dosíti nejméně 3000 km. Hlášení druhé třídy musí být sestaveno ve 3 hodinách, které následují po okamžiku těchto pozorování. Jest utvořeno z výtahu hlášení první třídy (viz doplněk IV.). Má obsahovati předpověď podmínek počasí pro zem, z níž pochází.

3. třída. Hlášení předaná místními ústředními jiným místním ústředím v okruhu asi 500 km. Hlášení tohoto druhu jsou sestavena z výtahů hlášení první třídy (viz doplněk IV.) vycházejících ze stanic sousedních a sestavených ve 30 minutách po hodině pozorování.

DOPLNĚK II.

HLÁŠENÍ ZVLÁŠTNÍ.

Hlášení zvláštní podávají výsledky stálých pozorování shromažďovaných na letištích, která leží na uznaných cestách a na nichž jsou stanice meteorologické. Musí být dodána ve 30 minutách po té, kdy nějaký ústřední úřad, ležící na letišti na cestě, o niž se jedná, o ně žádal. Největší vzdálenost, ze které tato hlášení mohou být požadována, jest 500 km. Lze žádat i o zaslání hlášení za každou hodinu.

Tato hlášení budou zaslána telefonicky nebo jiskrovou telegrafií a mohou být požadována i z cizích zemí, jedná-li se o mezinárodní vzdušnou linii. Budou-li zaslána telefonicky, musí tato hlášení být sestavena ve formě a dle kodexu předepsaného v doplňku IV.

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.

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 barométrique réduite au niveau de la mer et exprimée en millibars et dixièmes de millibars,

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.

Normal 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.

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 or 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 reduced to sea level and expressed in millibars and tenths, *i. e.*, corrected for temperature gravity

APPENDICI III.

PREVISIONI.

Le »previsioni a breve scadenza« per il periodo di tre o quattro 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 30 ore 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.

APPENDICE IV.

FORMA GENERALE NELLA QUALE SARANNO REDATTI I RAPPORTI E CODICI PER LA 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 SEGANI METEOROLOGICI, LETTERE E LORO SIGNIFICATO.

Simboli uniformi.

BBB = Pressione barometrica ridotta al livello del mare, espressa in millibari e decimi di millibari, cioè cor-

DOPLNĚK III.

PŘEDPOVĚDI.

Předpovědi na krátkou dobu sestavené pro dobu 3 až 4 hodin udávají předvídané podmínky pro mraky, počasí, pro větry na povrchu a pro viditelnost a rovněž i pro směr a rychlosť větru ve výškách od 1000 do 2000 metrů s oceněním vhodnosti podmínek atmosférických, o něž se jedná, pro různé typy letadel.

Předpovědi normální sestavené pro dobu 20—30 hodin podávají informace analogické, ale způsobem všeobecnějším.

Předpovědi na dlouhou dobu podávají všeobecný přehled na dva nebo tři dny následující.

Předpovědi cestovní jsou sestavovány dvakrát denně úřady centrálními dle informací přijatých od jednotlivých stanic a podávají přehled atmosférických podmínek, jež lze asi na 6 hodin napřed předvídati pro různé krajiny nebo cesty té které země.

DOPLNĚK IV.

FORMULÁŘE PRO HLÁŠENÍ A KODEX PRO JICH ZASÍLÁNÍ.

Každá stanice obdrží volací signál nebo značku, utvořenou ze skupiny písmen nebo číslic, která bude sloužit k označení této stanice, při hlášeních nebo při volání pomocí jiskrové telegrafie; tyto značky musí se od sebe lišit.

Hlášení budou sestavována za pomoci symbolů anebo písmen meteorologických. Při vysílání každý symbol musí být vyjádřen číselným označením vyjadřujícím zvláštnosti příslušného zjevu a stanoveným dle kodexů dále uvedených.

METEOROLOGICKÉ SYMBOLY A JICH VÝZNAM.

BBB = barometrický tlak redukovaný na hladinu mořskou a udaný v millibarech a desetinách millibarů s korekcí teploty, urych-

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.

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 télégramme).

ww = Temps actuel (Code I).

TT = Température en degrés absolus A (0° A = -273° C; 273° A = 0° C); on ne transmettra pas le premier chiffre.

A = Forme de 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 0 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).

H₁ = 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.

F₁ = Convenance des conditions atmosphériques pour les avions (Code VIII) [a].

F₂ = Convenance des conditions atmosphériques pour les dirigeables (Code VIII) [b].

RR = Pluie: 1^o de jour; 2^o 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.

and index error. The initial 9 or 10 is omitted.

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° A = -273° C, 273° A = 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 0).

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).

H₁ = Relative humidity (Code VI).

S = State of sea (Code VII).

β = Characteristic of barometric tendency (Code IX).

bb = Amount of barometric tendency in half milibars per 3 hours; 50 added for negative tendencies.

F₁ = Fitness of weather conditions for flying machines (Code VIII) [a].

F₂ = Fitness of weather conditions for airships (Code VIII) [b].

RR = Rainfall: (i) in day (ii) in night; in milimetres and tenths.

MM = Maximum temperature in the day.

mm = Minimum temperature in the night.

X = Reserve figure.

retta degli errori di gravità, di temperatura e dello zero. Le cifre iniziali 9 e 10 sono omesse.

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° 9 sarà specialmente notato alla fine del telegramma).

ww = Tempo attuale (codice I).

TT = Temperatura in gradi assoluti (0° A = -273° C; 273° A = 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 0).

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).

H₁ = 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.

F₁ = Convenienza delle condizioni atmosferiche per i velivoli (codice VIII) [a].

F₂ = Convenienza delle condizioni atmosferiche per i dirigibili (codice VIII) [b].

RR = Pioggia: 1^o di giorno, 2^o di notte; in millimetri e decimi di millimetro.

MM = Temperatura massima di giorno.

mm = Temperatura minima di notte.

X = Cifra di riserva.

lení tíže a s korekcí přístroje. Počáteční číslice 9 nebo 10 bude v telegramech vynechána.

DD = směr větru (vzhledem ku pravému severu a ne k severu magnetickému) stanovený ve výši 10 až 15 m od země a označený 1 až 72 (viz kodex X).

F = síla větru udaná dle Beaufortovy stupnice (každý vítr o síle 9 a větší bude zvlášť zaznamenán na konci telegramu).

ww = okamžité počasí (kodex I).

TT = teplota v absolutních stupních A (0° A = -273° C; 273° A = 0° C); první číslice bude vynechána.

A = tvar nízkých mraků (kodex III).

L = poměrná plocha nízkých mraků (udaná v desetinách pokryté oblohy; celek 10, znamenající oblohu úplně pokrytou, bude v telegramech nahrazen 0).

B = tvar mraků středních nebo vysokých (kodex III).

M = poměrná plocha mraků středních nebo vysokých, udaná v desetinách pokryté oblohy.

h = výška mraků nízkých (kodex IV) [a].

WW = atmosférické podmínky dřívější (kodex II).

V = viditelnost (kodex V).

H₁ = relativní vlhkost (kodex VI).

S = stav moře (kodex VII).

β = ráz křivky barografu (kodex IX).

bb = absolutní barometrická variace udaná v polovinách millibarů za 3 hodiny; budiž přidáno 50 systematicky pro negativní variace.

F₁ = vhodnost podmínek atmosférických pro letadla (kodex VIII) [a].

F₂ = vhodnost podmínek atmosférických pro řiditelné vzducholodi (kodex VIII) [b].

RR = déšť: 1^o za dne; 2^o za noc; výška v milimetrech a desetinách milimetrů.

MM = maximální teplota denní.

mm = minimální teplota noční.

X = číslice reservní.

SYMBOLES SPÉCIAUX POUR LES COURANTS D'AIR SUPÉRIEURS.

H = Altitude (Code IV) [b].

DD = Direction, indiquée d'après l'échelle 1-72, c'est-à-dire par échelons de 5° (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^e CLASSE.

BB = Pression barométrique en millibars entiers, le chiffre initial 9 ou 10 étant omis.

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. — $\beta\beta\beta F_1 F_2$. — RRMMX (ou RRmmX).

Deux groupes supplémentaires seront employés pour les rapports émanant de Stations appropriées à l'observation des 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 qTTHH.

SPECIAL SYMBOLS FOR UPPER AIR CURRENTS.

H = height (Code IV) [b].

DD = direction on scale 1—72 (i. e., to nearest 5°) [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. CLASSE 2.

BB = barometer in whole millibars with the initial 9 or 10 omitted.

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. $\beta\beta\beta F_1 F_2$ 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 qTTHH.

SIMBOLI SPECIALI PER LE CORRENTI D'ARIA SUPERIORI.

H = Altezza (codice IV) [b].

DD = Direzione nella scalla di 1—72 (cioè di 5° in 5°) [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'UMIDITÀ DEGLI STRATI D'ARIA SUPERIORI.

p = Altezza o pressione (codice IV [c]).

HH = Percentuale attuale dell'umidità relativa.

SIMBOLO SPECIALE PER I RAPPORTI OLETTIVI (CLASSE 2).

BB = Pressione atmosferica in millibari interi, col 9 e 10 iniziali omessi.

MODELLO DI COMUNICATI, ESPRESI IN SIMBOLI METEOROLOGICI.

Rapporti regolari.

1. *Rapporti particolari.* — Il segnale di chiamata della stazione sarà seguito dai gruppi seguenti:

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — $\beta\beta\beta F_1 F_2$. — RRMMX (o RR-mmX).

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 oTTHH.

ZVLÁŠTNÍ SYMBOLY PRO HORNÍ VZDUŠNÉ PROUDY.

H = výška (kodex IV) [b].

DD = směr udaný dle stupnice 1—72, t. j. podle stupňů pětistupňových (viz kodex X).

VV = rychlosť udaná v kilometrech za hodinu (pro rychlosť väčšiu než 99 km dlužno užiť 3 číslic).

ZVLÁŠTNÍ SYMBOLY PRO TEPLITU A VLHKOST VYŠŠÍCH VRSTEV VZDUŠNÝCH.

p = výška nebo tlak (kodex IV) [c].

HH = okamžitá relativní vlhkost v procentech.

ZVLÁŠTNÍ SYMBOL PRO SOUBORNÁ HLÁŠENÍ DRUHÉ TŘÍDY.

BB = barometrický tlak v celých millibarech, při čemž počáteční číslice jest vynechána.

VZORY ÚŘEDNÍCH SDĚLENÍ SESTAVENÝCH V SYMBOLECH METEOROLOGICKÝCH.

Hlášení pravidelná.

1. *Hlášení jednotlivá.* — Volací signál stanice bude následován těmito skupinami:

BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — $\beta\beta\beta F_1 F_2$. — RRMMX. (nebo RR-mmX.).

Dvě doplňovací skupiny budou užity pro hlášení vycházející ze stanic vhodných pro pozorování horních proudů vzdušných. První z těchto skupin bude skupina pěti písmen udávající, že zprávy o horních proudech vzdušných jsou obsaženy v následující skupině, která má obecný tvar HDDVV.

Dvě jiné doplňovací skupiny budou obsaženy v hlášeních ze stanic uzpůsobených pro pozorování teploty a vlhkosti vyšších vrstev vzdušných; první z těchto skupin bude skupina pěti písmen, udávající, že teplota a vlhkost horních vrstev vzdušných jsou udány v následující skupině, která má obecně tvar oTTHH.

(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 —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Signal d'appel pour „B“ — BBBDD —
FwwTT — ALBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Signal d'appel pour „C“ — BBBDD —
FwwTT — ALBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Signal d'appel pour „D“ — BBBDD —
FwwTT — ALBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

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“ — $\varrho TTHH$.

Signal d'appel pour „D“ — $\varrho TTHH$.

3. Rapports collectifs de deuxième classe. — Les rapports particuliers sont transmis successivement dans la forme abrégée ci-après:

Signal d'appel pour la station — BBDDF —
wwTTh — AL $\beta\beta\beta$.

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.

(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 1. — 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 — A LBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Call sign for „B“ — BBBDD —
FwwTT — A LBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Call sign for „C“ — BBBDD —
FwwTT — A LBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

Call sign for „D“ — BBBDD —
FwwTT — A LBMh — wwVHS —
 $\beta\beta\beta F_1 F_2$.

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“ — $\varrho TTHH$.

Call sign for „D“ — $\varrho TTHH$.

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 — AL $\beta\beta\beta$.

Upper air currents are given at the end of the telegram for heights 2000 and 5000 metres for selected stations.

(*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 1^a 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 1^a 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 — β bbF₁F₂.

Segnale di chiamata per „B” — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Segnale di chiamata per „C” — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

Segnale di chiamata per „D” — BBBDD — FwwTT — ALBMh — wwVHS — β bbF₁F₂.

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” — ϱ TTHH.

Segnale di chiamata per „D” — ϱ TTHH.

3. *Rapporti collettivi di 2^a classe.* — I rapporti particolari delle stazioni sono dati successivamente in forma abbreviata, come segue:

Segnale di chiamata della stazione. — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

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 destinate a questo scopo.

Poznámka. — Tyto skupiny pěti písmen byly by se stanoviska signalisace s výhodou nahrazeny zvláštním Morseovým signálem.

2. *Hlášení souborná první třídy.* — Jednotlivá hlášení stanic budou sestavena v téže obecné formě. Stav horních vrstev jest udán na konci pro stanice, na něž se vztahuje; horní proudy vzdušné jsou udány jenom pro výšky 500, 1000, 2000 a 5000 m (viz kodex IV [b]).

Příklad souborného hlášení první třídy, které podává zprávy pocházející ze 4 stanic A, B, C, D, z nichž dvě stanice B a C podávají zprávy o horních prudech vzdušných a dvě druhé stanice B a D údaje vlhkosti a teploty horních vrstev vzdušných.

Volací signál pro „A“ — BBBDD—FwwTT — ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂,

volací signál pro „B“ — BBBDD—FwwTT — ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂,

volací signál pro „C“ — BBBDD—FwwTT — ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂,

volací signál pro „D“ — BBBDD—FwwTT — ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂.

Skupina udávající, že následují zprávy o horních prudech:

Volací signál pro „B“ — HDDVV.

Volací signál pro „C“ — HDDVV.

Skupina udávající, že následují informace o teplotě a vlhkosti horních vrstev:

Volací signál pro „B“ — ϱ TTHH.

Volací signál pro „D“ — ϱ TTHH.

3. *Souborná hlášení druhé třídy.* — Jednotlivá hlášení jsou zasílána po sobě ve formě zkrácené, jak následuje:

Volací signál pro stanici —BBDDF— wwTTh—AL β bb.

Údaje vztahující se k horním prudům vzdušným jsou uvedeny na konci telegramu pro výšky 2000 a 5000 m a pro vyvolené stanice.

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 — AL β bb.

Signal d'appel pour la station „B“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Signal d'appel pour la station „C“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Signal d'appel pour la station „D“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Groupe indiquant que des informations suivent au sujet des courants d'air supérieurs:

Signal d'appel pour la station „B“ — H DD VV —

Signal d'appel pour la station „C“ — H DD VV —

Prévisions météorologiques pour la contrée d'origine.

4. Rapports collectifs de troisième classe.

— Les rapports particuliers seront transmis successivement dans la forme abrégée ci-après:

Signal d'appel de la station — DDFF₁F₂ — 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.

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 nuages.

01 — moins qu'à moitié couvert.

02 — presque à moitié couvert.

Example of general 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 — AL β bb.

Call sign for „B“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Call sign for „C“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Call sign for „D“ — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

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 — DDFF₁F₂ — 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 has not yet been possible to formulate. Similarly for observation from aircraft and their transmission.

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 $\frac{1}{2}$.

02 About $\frac{1}{2}$ clouded.

Esempio di rapporto collettivo di 2^a 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 — AL β bb.

Segnale di chiamata per „B” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Segnale di chiamato per „C” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Segnale di chiamata per „D” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

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 3^a classe.* — I rapporti particolari sono dati successivamente in forma abbreviata come segue:

Segnale di chiamata della stazione. — DDFF₁F₂ — ALBMh — wwWWV.

Nota 1. — La forma generale per la trasmissione di „rapporti speciali” e delle previsioni non è stata ancora formulata.

Nota 2. — Le osservazioni fatte dalle navi e la loro trasmissione rechierono delle disposizioni speciali che non si sono ancora potute formulare. Lo stesso dicasi per le osservazioni fatte dagli aeromobili e per la loro trasmissione.

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.

Příklad souborného hlášení druhé třídy se zprávami pocházejícími ze 4 stanic A, B, C, D, z nichž dvě stanice B a C podávají zprávy o horních proudech:

Volací signál pro stanici „A” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Volací signál pro stanici „B” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Volací signál pro stanici „C” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Volací signál pro stanici „D” — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

Skupina udávající, že údaje o horních proudech vzdušných následují:

Volací signál pro stanici „B” — H D D V V.

Volací signál pro stanici „C” — H D D V V.

Meteorologické předpovědi pro vlastní krajinu.

4. *Souborná hlášení třetí třídy.* — Jednotlivá hlášení budou zasílána po sobě ve formě zkrácené, jak následuje:

Volací signál stanice DDFF₁F₂ — ALBMh — wwWWV.

Poznámka 1. Vzory pro zaslání „zvláštních hlášení” a „předpovědí” nebyly dosud sestaveny.

Poznámka 2. Pozorování shromážděná loděmi na moři a jich telegrafické zasílání vyžadují zvláštních úprav, které nebylo dosud možno uskutečnit. To platí i o pozorováních na palubě letadel.

KODEXY.

Kodex I. Přítomné počasí. — ww.

Poznámka. — Skupiny 00 až 49 týkají se počasí bez deště, skupiny 50 až 70 a 77 až 97 týkají se počasí deštivého.

Bez kouřna a bez mlhy.

- 00 nebe naprostě bez mraků,
- 01 nebe méně než do poloviny pokryto,
- 02 nebe skoro do poloviny pokryto,

- 03 — presque aux trois-quarts couvert.
 04 — couvert, avec de petites éclaircies.
 05 — complètement couvert.

- 03 About $\frac{3}{4}$ clouded.
 04 Overcast, but small amount of blue visible.
 05 Absolutely overcast.

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.

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.

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, grant vent.
 45 Ténèbres.
 46 Mauvais: temps menaçant.
 47 Tonnerre.
 48 Éclairs.
 49 Tonnerre et éclairs.

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.

- 03 — coperto quasi a tre quarti.
 04 — coperto con piccole zone di sereno.
 05 — completamente coperto.

- 03 nebe skoro do $\frac{3}{4}$ pokryto,
 04 nebe pokryto s malými místy modré oblohy,
 05 nebe úplně pokryto.

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.

Kouřno (suchá mlha) nebo mlha s viditelnou oblohou bez srážek.

- 06 zamračeno a mlha označená 1
 07 — — — — 2
 08 — — — — 3
 09 — — — — 4
 10 — — — — 5
 11 — — — — 6
 12 — — — — 7
 13 — — — — 8
 14 kouřno označené 1
 15 — — — — 2
 16 mlha označená 3
 17 — — — — 4
 18 — — — — 5
 19 — — — — 6
 20 — — — — 7
 21 — — — — 8
 22 lehká mlha vlhká označená 1
 23 — — — — 2
 24 hustá mlha vlhká označená 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.

Zvláštní úkazy nedoprovázené srážkami.

- 30 vzduch vlhký
 31 výjimečná viditelnost
 32 prachová mlha (kouřno)
 33 rosa
 34 jíní
 35 námraza
 36 slabé náledí
 37 silné náledí
 38 kolo sluneční (velké)
 39 kolo měsíční (velké)
 40 barevný okolek sluneční
 41 barevný okolek měsíční
 42 severní záře
 43 poryv větru (nárazovitý vítr)
 44 bouřlivý vítr
 45 tma
 46 hrozící špatné počasí
 47 hřmění
 48 blýskavice
 49 vzdálená bouřka.

Pluie et Brouillard (50 à 58).

50	Pluie légère	avec brouillard coté 2 ou 3.
51	— moyenne	
52	— forte	
53	— légère	avec brouillard coté 4 ou 5.
54	— moyenne	
55	— forte	
56	— légère	avec brouillard coté 6 à 8.
57	— moyenne	
58	— forte	

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	

Précipitation avec Rafales de vent.

59	Pluie légère.
60	— moyenne.
61	— 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	Chiffres de réserve.
75	
76	

Précipitation.

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 —

Precipitation and Squalls of Wind (59—70).

59	Slight r.
60	Moderate r.
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	Reserve figures.
75	
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.
94	Heavy tlr.

Without hail.

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,	— — —

Srážky a mlha (50—58).

50	slabý déšť	
51	střední déšť	s mlhou stupeň 2 nebo 3
52	silný déšť	
53	slabý déšť	s mlhou stupeň 4 nebo 5
54	střední déšť	
55	silný déšť	s hustou mlhou stupeň
56	slabý déšť	
57	střední déšť	6 až 8
58	silný déšť	

Precipitazione e colpi di vento (59—70).

59	Pioggia leggera.
60	— moderata.
61	— 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,

Srážky s poryvy větru.

59	slabý déšť	
60	střední déšť	
61	silný déšť	
62	slabý déšť s krupobitím	
63	střední déšť s krupobitím	
64	silný déšť s krupobitím	
65	lehký déšť s krupkami	
66	střední déšť s krupkami	
67	silný déšť s krupkami	
68	slabé sněžení	
69	střední sněžení	
70	silné sněžení	

Sněhová pokryvka.

71	sníh pokrývá půdu úplně
72	pokryvka sněhová s místy beze sněhu
73	závěje
74	
75	reservní číslice.
76	

Srážky bez poryvu větru a bez mlhy.

77	lehký prachový déšť
78	střední prachový déšť
79	silný prachový déšť
80	lehký déšť
81	střední déšť
82	silný déšť
83	lehké krupobití
84	střední krupobití
85	silné krupobití
86	lehký déšť se sněhem
87	střední déšť se sněhem nebo s kroupami
88	silný déšť se sněhem nebo s kroupami
89	lehké sněžení
90	střední sněžení
91	silné sněžení
92	lehká bouřka bez krupobití
93	střední bouřka bez krupobití
94	silná bouřka bez krupobití

95 Orage léger avec grêle.
 96 — moyen —
 97 — fort —
 98 } Chiffres de réserve.
 99 }

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.
- 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.

Temps couvert avec éclaircies.

- 10 — Nuages de moyenne ou de grande altitude.
- 11 — Nuages bas.
- 12 — Nuages d'altitudes variées.
- 13 — Ciel complètement couvert; nuages bas ou d'altitudes variées.
- 14 — Ciel bleu et couvert; nuages bas ou de niveaux variés.

Brouillard avec nuages au-dessus.

- | | | | | |
|--|--|--|---------|----|
| 15 — Temps couvert avec brouillard coté 1. | | | | |
| 16 — — — — | | | | 2. |
| 17 — — — — | | | | 3. |
| 18 — — — — | | | 4 ou 5. | |
| 19 — — — — | | | 6 à 8. | |

- | | | | |
|-----------------|--|--|------------------|
| 95 Slight trl | | | |
| 96 Moderate trl | | | With hail. |
| 97 Heavy trl | | | |
| 98 } | | | Reserve Figures. |
| 99 } | | | |

Code II. — Past Weather. — WW.

Note. — 00—49. Weather without precipitation. 50—97. Weather 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.
- 04 — 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.

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	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 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	—
17	—
18	—
19	—

95	lehká bouřka s krupobitím
96	střední bouřka s krupobitím
97	silná bouřka s krupobitím
98	reservní číslice
99	reservní číslice.

Kodex II. Dřívější podmínky meteorologické. — WW.

Poznámka. — Skupiny od 00 do 49 týkají se počasí beze srážek. Skupiny od 50 do 97 týkají se počasí se srážkami.

Bez mlhy a beze srážek.

00	nebe úplně bez oblaků
01	nebe většinou jasné až polojasné, mraky ve středních výškách nebo vysoko
02	nebe většinou jasné až polojasné, nízké mraky
03	nebe většinou jasné až polojasné s mraky v různých výškách
04	nebe polojasno až většinou oblačno, mraky ve střední výši nebo vysoko
05	nebe polojasno až většinou oblačno, mraky nízko
06	nebe polojasno až většinou oblačno, mraky v různých výškách
07	nebe většinou až úplně zamračeno, mraky ve výškách středních nebo vysoko
08	nebe většinou až úplně zamračeno, mraky nízko
09	nebe většinou až úplně zamračeno, mraky v různých výškách.

Zamračeno se světlými místy.

10	mraky ve střední výši nebo vysoko
11	mraky nízko
12	mraky v různých výškách
13	nebe úplně pokryto; mraky nízko nebo v různých výškách
14	proměnlivá oblačnost, mraky nízko nebo v různých výškách.

Hustá mlha s mraky.

15	zamračeno s mlhou označenou 1
16	" " " " 2
17	" " " " 3
18	" " " " 4 nebo 5
19	" " " " 6 až 8

Brume ou brouillard.

- 20 — Brume cotée 1.
 21 — Brume cotée 2.
 22 — Brouillard coté 3.
 23 — — 4 ou 5.
 24 — — 6 à 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.

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.
 45 ténèbres.
 46 mauvais temps; temps menaçant.
 47 Tonnerre.
 48 Éclairs.
 49 Tonnerre et éclairs.

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 —

Haze or Fog (20—24).

- 20 equals Haze 1f.
 21 — Haze 2 f.
 22 equals 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. 3 fe.
 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.
 45 — Gloom.
 46 — Ugly; threatening.
 47 — Thunder.
 48 — Lightning.
 49 — Thunder and Lightning.

*Precipitation.**Passing Showers (50—61).*

- | | | |
|----------------------|---|------------------|
| 50 of slight | } | rain. |
| 51 of moderate | | |
| 52 of heavy | | |
| 53 of slight | } | hail or r and h. |
| 54 of moderate | | |
| 55 of heavy | | |
| 56 of slight | } | rs or r and rs. |
| 57 of moderate | | |
| 58 of heavy | | |
| 59 of slight snow. | | |
| 60 of moderate snow. | | |
| 61 of heavy snow. | | |

Caligine o nebbia (20—24).

- 20 Caligine d' itensità 1.
 21 — — 2.
 22 Nebbia d'itensità 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'itensità 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 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 o di
 55 — forte } pioggie grandine
 56 — leggero } di nevischio o di
 57 — moderato } pioggie nevischio.
 58 — forte }
 59 Nevicata leggera.
 60 — moderata.
 61 — forte.

Kouřno nebo mlha.

- 20 kouřno označené 1
 21 " " 2
 22 mlha označená 3
 23 " " 4 nebo 5
 24 " " 6 až 8

Vlhká mlha.

- 25 vlhká mlha označená 1
 26 " " 2
 27 " " 3
 28 " " 4 nebo 5
 29 " " 6 až 8

Zvláštní zjevy, které nejsou doprovázeny srážkami.

- 30 vlhký vzduch
 31 výjimečná viditelnost
 32 prachová mlha (kouřno)
 33 rosa
 34 jiní
 35 námraza
 36 slabé náledí
 37 silné náledí
 38 kolo sluneční (velké)
 39 kolo měsíční (velké)
 40 barevný okolek sluneční
 41 barevný okolek měsíční
 42 severní záře
 43 poryv větru (nárazovitý vítr)
 44 bouřlivý vítr
 45 tma
 46 špatné počasí
 47 hřmění
 48 blýskavice
 49 vzdálená bouřka.

Srážky. — Lijáky. — Přeháňky.

- 50 lehký liják
 51 střední liják
 52 silný liják
 53 lehké krupobití nebo déšť a kroupy
 54 střední krupobití nebo déšť a kroupy
 55 silné krupobití nebo déšť a kroupy
 56 slabá přeháňka s krupkami nebo déšť a krupky
 57 střední přeháňka s krupkami nebo déšť a krupky
 58 silná přeháňka s krupkami nebo déšť a krupky
 59 lehké sněžení
 60 střední sněžení
 61 silné sněžení

Précipitations passagères.

62	Bruine légère	passagère.
63	— moyenne	—
64	— forte	—
65	pluie faible	—
66	— moyenne	—
67	— forte	—
68	— 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	— —

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 grêle.
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

Orages.

92	orage léger (sans grêle).
93	— moyen
94	— violent
95	— léger (avec grêle).
96	— moyen
97	— violent
98	Chiffre de réserve
99	—

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
73	—	heavy } rs or r and rs.
74	—	slight s.
75	—	moderate s.
76	—	heavy s.

*Continuous or nearly continuous
Precipitation (77—91).*

77	slight	drizzle.
78	moderate	
79	thick	
80	slight	rain.
81	moderate	
82	heavy	
83	slight	r and hail.
84	moderate	
85	heavy	
86	slight	rs or r and rs.
87	moderate	
88	heavy	
89	slight	snow.
90	moderate	
91	heavy	

Thunderstorms (92—97).

92	slight tlr	without hail.
93	moderate tlr	
94	heavy tlr	
95	slight tlr	with hail.
96	moderate tlr	
97	heavy tlr	
98	Reserve Numbers.	Reserve Numbers.
99		

Precipitazioni passeggero (62—76).

- 62 Pioggerella passeggera leggera.
 63 — — moderata.
 64 — — forte.
 65 Pioggia passaggera leggera.
 66 — — moderata.
 67 — — forte.
 68 Pioggia e grandine passeggera leggere.
 69 — — — moderate.
 70 — — — forti.
 71 Nevischio o pioggia e nevischio passeggero [leggiero].
 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 — leggero }
 96 — moderato } con grandine.
 97 — violento }
 98 Numeri di riserva.
 99 — —

Přechodné srážky.

- 62 přechodné lehké mžení
 63 přechodné střední mžení
 64 přechodné silné mžení
 65 slabý přechodný déšť
 66 střední přechodný déšť
 67 silný přechodný déšť
 68 lehký déšť a kroupy přechodní
 69 střední déšť a kroupy přechodní
 70 silný déšť a kroupy přechodní
 71 slabá přeháňka krupek nebo krupek s deštěm
 72 střední přeháňka krupek nebo krupek s deštěm
 73 silná přeháňka krupek nebo krupek s deštěm
 74 slabé přechodné sněžení
 75 střední přechodné sněžení
 76 silné přechodné sněžení.

Srážky trvalé nebo skoro trvalé.

- 77 lehké mžení
 78 střední mžení
 79 silné mžení
 80 lehký déšť
 81 střední déšť
 82 silný déšť
 83 slabý déšť a kroupy
 84 střední déšť a kroupy
 85 silný déšť a kroupy
 86 slabé krupky nebo déšť a krupky
 87 střední krupky nebo déšť a krupky
 88 silné krupky nebo déšť a krupky
 89 slabé sněžení
 90 střední sněžení
 91 silné sněžení.

Bouře.

- 92 lehká bouře bez krupobití
 93 střední bouře bez krupobití
 94 prudká bouře bez krupobití
 95 lehká bouře s krupobitím
 96 střední bouře s krupobitím
 97 prudká bouře s krupobitím
 98 číslice rezervní
 99 číslice rezervní.

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 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 AltoStratus.
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.

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 — Nembri.
6 — Cumuli.
7 — Cumuli nembri.
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 al-
tezza inferiore ai
3 chm.).
8 — Alto cumulo (di al-
tezza superiore ai
3 chm.).

Codice IV (a), (b), (c). — Altezze e
pressioni negli alti strati atmos-
ferici.

Codice IV (a). — Altezza della
base delle nubi inferiori. (h.)

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.	

Kodex III. Tvar mraků:

Mraky nízké. — A.

Mraky vysoko nebo ve střední
výši. — B.

- Mraky nízké: 1. Fracto cumulus
2. Mammato cumulus
3. Strato cumulus nízký (výš-
ka menší než 1200 m)
4. Strato cumulus vysoký
(výška větší než 1200 m)
5. Nimbus
6. Cumulus
7. Cumulo nimbus
8. Stratus

- Mraky vysoko: 1. Cirrus
2. Cirro-stratus
3. Cirro-cumulus
4. Nepravý cirrus

Mraky ve střední výši: 5. Alto-stratus mírně
silný (slunce nebo
měsíc jest jím vi-
děti)

6. Alto-stratus silný
7. Alto-cumulus (výš-
ka menší než 3 km)
8. Alto-cumulus (vy-
soko) výška větší
než 3 km.

Kodex IV. (a), (b), (c). — Výšky
a tlaky ve vysokých vrstvách
ovzduší.

Kodex IV. (a). Výška základny
nízkých mraků. (h.)

0	mraky pod	150 m
1	„ mezi	150 a 300 m
2	“	300 „ 500 „
3	“	500 „ 750 „
4	“	750 „ 1000 „
5	“	1000 „ 1500 „
6	“	1500 „ 2000 „
7	“	2000 „ 2500 „
8	“	2500 „ 3000 „
9	žádné nízké mraky.	

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	—

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 —
6	— de 800 —
7	— de 750 —
8	— de 700 —
9	— de 600 —

Code V. — Visibilité à la surface du soleil 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	1000 —	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 2	
4	2000 —	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 3	
5	4000 mètres	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 4	
6	7000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 5	
7	12000 —	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 6	
8	20000 —	Visibilité cotée 7	
	30000 mètres	— id. —	
9	plus de 30000 mètres et temps clair	Visibilité cotée	9

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

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.

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 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

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.

Codice V. — Visibilità (V) al suolo e nebbia.

Cifra del codice.	Massima distanza alla quale si può distinguere un oggetto.	Corrisponde.		
		Nebbia 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		

Kodex IV. (b). Výška vysších vzdušných proudů. (H.)

1	výška	200 m
2	„	500 m
3	„	1000 m
4	„	1500 m
5	„	2000 m
6	„	3000 m
7	„	4000 m
8	„	5000 m

Kodex IV. (c). Výšky a tlaky, kterým se vztahují údaje teploty a vlhkosti.

0	povrch země
1	300 m nad zemí
2	tlak 1000 millibarů (mb)
3	tlak 950
4	tlak 900
5	tlak 850
6	tlak 800
7	tlak 750
8	tlak 700
9	tlak 600

Kodex V. Viditelnost na povrchu země a hustá mlha. — V.

Číslice kodexu	Největší vzdálenost, na kterou lze rozpoznat nějaký předmět	Ekvivalent
0	méně než 25 m	hustá mlha označená 8
	25 m	” ” ” 7
1	50 m	” ” ” 6
	100 m	” ” ” 5
2	200 m	” ” ” 4
	500 m	hustá mlha označ. 3 nebo viditelnost označ. 1
3	1000 m	hustá mlha označ. 3 nebo viditelnost označ. 2
4	2000 m	hustá mlha označ. 2 nebo viditelnost označ. 3
5	4000 m	hustá mlha označ. 2 nebo viditelnost označ. 4
6	7000 m	hustá mlha označ. 1 nebo viditelnost označ. 5
7	12000 m	hustá mlha označ. 1 nebo viditelnost označ. 6
8	20000 m	viditelnost označená 7
totéž	30000 m	viditelnost označená 8
	9 víc než 30000 m a jasné počasí	viditelnost označená 9

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 —

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 légèrement ridée.
2	Surface légèrement ridée.
3	Clapotis.
4	Surface modérément ridée.
5	Surface plutôt agitée.
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	— <i>id.</i> — pluie et nuages bas.
2	— <i>id.</i> — coups de vent, tempête.
3	très dangereux: brume.
4	— <i>id.</i> — vent et mauvais temps.
5	dangereux: brume.
6	— <i>id.</i> — vent et mauvais temps.
7	bon pour le vol.
8	très bon pour le vol.
9	parfait —

Code VI. — Relative Humidity — H.

Code figure.

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 —

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.
6	— 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.

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	—

Codice VII. — Stato del mare. — S.

Cifra del codice	Stato della superficie.
0	equivale: mare liscio, calma piatta.
1	mare calmo, molto leggermente increspato.
2	mare quasi calmo, leggermente increspato.
3	mare leggermente mosso.
4	mare mosso.
5	mare agitato.
6	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 navigazioni aerea.

Codice VIII (a). — Veli voli.

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.

Kodex VI. Relativní vlhkost.
— H. —Číslice
kodexu

0	odpovídá	95	až	100	ze sta
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	" "

Kodex VII. Stav moře. S.

Číslice
kodexu

Stav povrchu

0	úplně hladký povrch, bezvětří
1	velmi klidné; povrch lehce zvlněn
2	povrch lehce zvlněn
3	krátké nárazy vln
4	povrch mírně zvlněn
5	povrch spíše zmítán
6	povrch zmítán
7	vysoké vlny
8	moře bouřlivé, velmi vysoké vlny
9	moře rozbouřené.

Kodex VIII. (a) a (b). — Podmínky počasí pro letectví.

Kodex VIII. (a) Motorová letadla.

Číslice
kodexu

0	zcela špatné: mlha hustá	
1	" "	děšť a nízké mraky
2	" "	nárazy větru, vichřice (bouřlivý vítr)
3	velmi nebezpečné: kouřno, mlhavo	
4	" "	vítr a špatné počasí
5	nebezpečné: kouřno, mlhavo	
6	" "	vítr a špatné počasí
7	dobré pro let	
8	velmi dobré pro let	
9	dokonalé pro let.	

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.
 3 — *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:

- 04 Correspond à NNE.
 09 — NE.
 13 — ENE.
 18 — Est.
 22 — ESE.
 27 — SE.
 31 — SSE.
 36 — Sud.
 40 — SSW.
 45 — SW.

Code VIII (b) Fitness for Air-ships.

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: —

- 04 equals NNE.
 09 — NE.
 13 — ENE.
 18 — East.
 22 — ESE.
 27 — SE.
 31 — SSE.
 36 — South.
 40 — SSW.
 45 — SW.

Codice VIII (b). — Dirigibili.

Cifra del codice	
0	equivale a decisamente cattivo: nebbia.
1	— decisamente 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 ra- pida con cambiamenti note- voli di vento e di tempo.

Codice X. — Direzione del 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	corrisponde a NNE.
09	— NE.
13	— ENE.
18	— Est.
22	— ESE.
27	— SE.
31	— SSE.
36	— Sud.
40	— SSW.
45	— SW.

Kodex VIII. (b). Řiditelné vzdru-
cholodi.

Číslice kodexu	
0	zcela špatné: hustá mlha
1	zcela špatné: déšť, vítr a nízké mraky
2	zcela špatné: nárazy větru, vichři- ce (bouřlivý vítr)
3	velmi nebezpečné: prudký vítr
4	„ „ střídavé poryvy větru
5	nebezpečné: silný vítr
6	„ „ slabé poryvy větru
7	dobré
8	velmi dobré
9	dokonalé.

Kodex IX. Proměnlivost baro-
metrické křivky. — β.

Číslice kodexu	
0	tlak stálý
1	tlak proměnlivý
2	tlak stoupá
3	tlak klesá
4	tlak klesá, potom stoupá
5	tlak stálý, potom stoupá
6	tlak stálý, potom klesá
7	tlak klesající a přítomně stálý
8	tlak stoupající a přítomně stálý anebo klesající
9	tlak poryvy; náhlá stoupnutí se změnami, vyznačenými větrem a počasím.

Kodex X. — Směr větru. — DD.

Směr větru označen jest stupni po 5° čísly celými od 1 do 72. Čísla odpovídající světo-vým stranám starého kodexu telegrafického jsou tato:

04	odpovídá severo-severovýchodu
09	„ severo-východu
13	„ východo-severovýchodu
18	„ východu
22	„ východo-východojihu
27	„ jihovýchodu
31	„ jiho-jihovýchodu
36	„ jihu
40	„ jiho-jihozápadu
45	„ jiho-západu

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. 170° égale 03; 530° égale 11° ; 2570° égale 51; 3130° égale 63.

49	—	WSW.
54	—	West.
58	—	WNW.
63	—	NW.
67	—	NNW.
72	—	North.

To express directions calculated in degrees in this scale, divide the number of degrees by 5 (or multiply by 2 and divide by 10).

e. g., 170° equals 03; 530° equals 11° ; 2570° equals 51; 3130° equals 63.

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 aéronef 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

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

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 moltiplicare per 2 e dividere per 10) e prendere il numero intiero più prossimo al risultato.

Esempio: $17^{\circ} = 03$; $53^{\circ} = 11$; $257^{\circ} = 51$; $313^{\circ} = 63$.

49	odpovídá západojihozápadu
54	„ západu
58	„ západoseverozápadu
63	„ severozápadu
67	„ severoseverozápadu
72	„ severu.

Má-li se touto stupnicí vyjádřiti jistý směr, vypočtený ve stupnicích, jest nutno děliti pěti počet stupňů (nebo násobiti tento počet dvěma a pak děliti deseti) a zaokrouhliti na konec na nejbližší celé číslo.

Příklady: 17° rovná se 03, 53° rovná se 11, 257° rovná se 51, 313° rovná se 63.

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 aerea che le notificherà a tutti

PŘÍLOHA H.

CELNICTVÍ.

OPATŘENÍ VŠEOBECNÁ.

1.

Letadla, plující do ciziny, mohou odletěti jenom z letišť určených k tomu zvlášť celní správou každého ze smluvních států a pojmenovaných „letiště celní“.

Letadla, přicházející z ciziny, mohou přistáti jenom na těchto letištích.

2.

Letadla, která letí z jednoho státu do druhého, jsou povinna přeletěti hranici mezi určitými body, určenými smluvními státy. Tyto body vyznačeny jsou na mapách aeronaútických.

3.

Všechny nutné informace, týkající se celních letišť některého státu, v to čítaje i změny provedené v seznamu, s nutnými příslušnými změnami na aeronaútických mapách, udání doby, od které tyto změny nabudou platnosti, a všechny ostatní informace, týkající se mezinárodních letišť, která budou založena, budou oznamovány příslušným státem „Mezinárodní komisi pro letectví“, která je sdělít všem smluvním státům. Smluvní státy mohou se dohodnouti o zřízení mezinárodních

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.

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 la 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 no 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle no 2 ci-joint.

Tout État contractant à 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.

information to all of 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.

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 out 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 No 1.

The goods must be the subject of detailed declarations in conformity with the attached form No 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.

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.

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.

letišť sjednocujících celní službu dvou nebo více států.

4.

Když letadlo, donuceno jsouc k tomu vyšší mocí (vis maior), z níž jest se mu ospravedlniti, přeletí hranici v jiných bodech, než které jsou k tomu určeny, jest povinno přistáti na nejbližším celním letišti, ležícím ve směru jeho cesty. Jestliže jest nuceno přistáti dříve, než dosáhne tohoto letiště, jest povinno zpraviti o tom nejbližší policejní nebo celní úřady.

Smí odletěti jediné na základě povolení těchto úřadů, které po prozkoumání opatří visem „cestovní zápisník“ a manifest předepsaný v paragrafu 5, a označí pilotovi onto celní letiště, kam jest povinen jít, aby provedl celní odbavení.

5.

Před odjezdem nebo hned po příjezdu, dle toho, letí-li dále do ciziny nebo přichází-li z ní, piloti předloží úřadům letiště cestovní zápisník a dle okolností manifest o zboží a zásobách, které dopravují.

6.

Manifest jest vyhotoven dle připojeného vzoru čís. 1.

Zboží jest obvykle předmětem podrobné „celní opovědi“, vystavené zasílateli a vyhotovené dle přiloženého vzoru čís. 2.

Každý smluvní stát má právo žádati, buď na manifestu, nebo v celní opovědi, zápis takových dalších udání, která pokládá za nutná.

7.

Před odjezdem, jde-li o letadlo dopravující zboží, celní úředník, prozkoumav manifest a celní opověď, provede předepsanou prohlídku a opatří visem cestovní zápisník a manifest. Připojí razítko ke svému podpisu.

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 postaux, 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.

RÉGIME APPLICABLE AUX APPAREILS ET AUX MARCHANDISES.

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“.

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, 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.

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“.

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 aeromobili postali, gli aeromobili che appartengono alle compagnie di trasporti aerei debitamente 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 però seguire la rotta aerea normale, e dovranno farsi riconoscere, quando traversano la frontiera, per mezzo di segnali convenuti.

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».

Opatří pečetí zboží nebo skupiny zboží, pro které tato formalita jest požadována.

Po příjezdu zjistí celní úředník neporušnost pečeti, provede celní odbavení, opatří visem cestovní zápisník a ponechá si manifest.

Jde-li o letadlo, které nedopravuje zboží, předkládá úřadům policejním a celním jenom svůj cestovní deník.

Pohonné látky na letadle se nalézající, nepodléhají clu, jestliže jsou v množství nutném k dokončení cesty, udané v cestovním deníku.

8.

Výjimkou ze všeobecných pravidel jsou jisté druhy letadel, zejména letadla poštovní, nebo ta, která patří společnostem pro dopravu vzduchem řádně ustanoveným a úředně povoleným, a dále ona, která jsou vlastnictvím členů uznaných turistických společností a která neprovozuje ani veřejnou dopravu osob, ani dopravu zboží, mohou být osvobozena od povinnosti přistáti na letišti celním a může jim být dovoleno, aby nastupovala nebo končila cestu na určitých letištích ve vnitru země, ustanovených celní správou a policejními úřady každého státu; celní formality budou pak vykonány na těchto letištích.

Nicméně jsou tato letadla povinna sledovat normální vzdušnou cestu a při přeletu hranic jsou povinna dát se poznati smluvnými signály.

ŘÁD PLATNÝ PRO LETADLA A ZBOŽÍ.

9.

Letadla, která přistála v cizí zemi, platí v zásadě předepsaná cla.

Jestliže mají být opět vyvezena, bude jim poskytnuta výhoda řízení na základě záruční listiny anebo o složení cla.

Utvorí-li se mezi dvěma nebo více smluvními státy společnosti turistické, bude letadlům řečených zemí možno používat výhod „Triptychů“.

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.

Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles des taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

TRANSIT AÉRIEN.

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 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.

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.

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 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.

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.

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, due casi sono da distinguere:

1. se l'aeromobile non prende né sbarca passeggeri o merci, sarà tenuto soltanto a seguire la rotta normale e a farsi riconoscere, quando passa sopra i punti designati a tale scopo;

2. in caso diverso, 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 riesportare.

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.

10.

Při zboží dopravovaném letadlem se má za to, že pochází ze země, v níž cestovní zápisník a manifest byly vidovány celním úředníkem.

Pokud se týče původu a různých předpisů celních, jest toto zboží podrobeno předpisům obdobným s těmi, které jsou platny pro zboží dopravované po zemi nebo po moři.

11.

U zboží, jež se vyveze s osvobozením od poplatku, z důvodů dočasného dovozu nebo z důvodů uložení, nebo u zboží, jež by bylo podrobeno tuzemským dávkám, prokáže dopravovatel vývoz jich do ciziny předložením certifikátu celního úřadu země určení.

PRŮVOZ ZBOŽÍ VZDUCHEM.

12.

Když nějaké letadlo, aby dosáhlo svého určení, musí přeletěti jednu nebo více ze smluvních zemí, tu jest dlužno rozeznávat dva případy za výhrady práva svrchovanosti každé z těch zemí:

1. Jestliže z letadla nevystupují cestující, aniž noví nastupují, jestliže neskládá a nepřibírá zboží, není nuceno k jinému, než aby sledovalo normální cestu a aby se dalo poznati signály při přeletu nad body k tomu určenými;

2. V ostatních případech bude uložen povinný sestup v některém celním letišti a jméno tohoto letiště bude zapsáno do cestovního zápisníku před odjezdem. Celní úřady prozkoumají při sestupu papíry a náklad a provedou, bude-li třeba, nutná opatření, aby zajistily vývoz přivezeného letadla a zboží nebo zapravení celních poplatků.

Disposice článku 9., odstavec druhý, lze použít na zboží dovezené, které má být opět vyvezeno.

Jestliže letadlo skládá nebo přibírá zboží, celní úředník potvrdí to na manifestu příslušně doplněném a připojí dle okolností nové pečeti.

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'atterrissement 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).

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).

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 i luoghi 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 scario 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 iscritto; 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), né agli aeromobili di polizia o di dogana (articoli 30 e 33 della convenzione).

RŮZNA USTANOVENÍ.

13.

Každé letadlo v letu, nechť se nalézá kdekoliv, jest povinno podrobiti se příkazům stráží a policejních nebo celních letadel státu, přes který pluje.

14.

Úředníci celní a berní správy a vůbec představitelé veřejné moci mají volný přístup na všechna místa odletu a přistání letadel; mohou nad to, provádějice svá dozorčí práva, prohlížeti každé letadlo a jeho náklad.

15.

Vyjímajíc letadla poštovní může být zakázáno skládání nebo vyhazování nákladu, mimo přítěž, během cesty.

16.

Kromě trestů, které jsou snad stanoveny zákonem poškozené země na přestoupení předcházejících předpisů, budíž toto přestoupení oznameno státu, ve kterém letadlo jest immatrikulováno; tento stát zruší, buď na určitou dobu nebo vůbec, platnost certifikátu immatrikulačního prohřešivšího se letadla.

17.

Ustanovení této přílohy nevztahují se ani na letadla vojenská, která jsou opatřena zvláštním oprávněním (článek 31., 32. a 33. úmluvy) ani na letadla policejní a celní (článek 31. a 34. úmluvy).

Nota. Le manifeste ne doit pas porter de ratures 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 ajouter 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: Lieu de destination: Nombre de déclarations annexées:	Pays: Pays:

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

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.

Model No. 1.

AIR NAVIGATION.

MANIFEST OR GENERAL DECLARATION OF CARGO.

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-bottom: 10px;"> Space reserved for entries by Customs Officers. </div>	MACHINE . . .	Registration Mark.	
	COMMANDING OFFICER.	Name: Residence: Nationality: Number of Licence:	
	GOODS . . .	Place of departure: Place of destination: Number of annexed declarations:	Country: Country:

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.

Nota. — Il manifesto non dovrà portare cancellature nè correzioni che non siano state approvate dagli agenti di dogana; non terrà parole fra le linee, nè più articoli iscritti sulla stessa linea. Si potranno 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.	
MERCI . . .	Luogo di partenza:	Stato:
	Luogo di destinazione:	Stato:
	Numero di dichiarazioni allegate:	

Il Comandante garantisce l'esattezza del contenuto di questo manifesto, sotto le penaltà 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.

Vzor čís. 1.

Poznámka. V manifestu nesmí být škrtů ani připsaných slov, které nejsou schváleny oprávněnými úředníky celními, ani nesmí obsahovat slova mezi řádky, aneb více druhů zboží na téže řádce. Je možno připojiti tolík vložek, kolik je nutno.

LETECTVÍ.

MANIFEST

ČILI VŠEOBECNÁ CELNÍ OPOVĚĎ ZBOŽÍ.

Prostor vyhrazený pro zápisu služby celní.	LETADLO . . . <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex-grow: 1;"> Značka immatrikulační: VELITEL . . . <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex-grow: 1;"> Jméno: Bydliště: Národnost: Číslo licence: ZBOŽÍ . . . <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex-grow: 1;"> Místo odjezdu: Místo určení: Počet připojených opovědí: </div> <div style="text-align: right;"> Země: Země: </div> </div> </div> </div> </div> </div>
--	---

Velitel potvrzuje přesnost obsahu tohoto manifestu pod tresty zákonem stanovenými; proto opatřil datem a podepsal tento dokument bezprostředně pod posledním zápisem.

Řadové čís.	Značka a čís. balíků	Počet (číslice) a druh balíků vypsáno slovy	Druh zboží	Váha	Poznámka

NAVIGATION AÉRIENNE.

Modèle No. 2.

Lieu de départ:

Lieu de destination:

*Déclaration pour la douane, faite par M.....
pour les marchandises ci-après:*

C o l i s	Nombre	Espèce	Désignation détaillée du contenu	Pays d'origine	Valeurs	Poids		Observations
						Brut	Net	

A....., le..... 19.....

L'expéditeur:

19.....

AIR NAVIGATION.

Place of departure:

Place of destination:

*Customs declaration made by M**for the following goods:*

Parcels. Marks and numbers.	Nature of Goods. Number.	Detailed Description of contents.	Country of origin.	Value.	Weight		Observations.
					gross.	net.	

At the day of 19.....

Consignor,

Modello N°. 2.

NAVIGAZIONE AEREA.

Luogo die partenza:

Destinazione:

*Dichiarazione per la dogana fatta dal sig.....
per le seguenti merci:*

C o l l i Marche e numeri.	Natura della merce. Numero.	Descrizione particolare reggiata del contenuto.	Paese d'origine.	Valore.	Peso	Osservazioni.
					lordo	

A , il
Consegnatario,

L E T E C T V Į.

Vzor čís. 2.

Místo odjezdu:

Místo určení:

Celní opověď vystavená panem

pro toto zboží:

Balík označení a číslo	počet	Druh	Podrobné údání obsahu	Země původu	Cena	Váha		Poznámka
						bito	nitro	

V..... dne.....

Výpravčí:

19

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 5 de la Convention.

Les demandes seront adresées 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.

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 désignés 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

ADDITIONAL PROTOCOL

TO THE CONVENTION OF OCTOBER
13TH, 1919, RELATING TO THE REGU-
LATION 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 5 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 be expressly accepted by the contracting States before coming into effect.

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 1st, 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 13 th, 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

**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. 5 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 terzi 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.

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 1º 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 sussidetta Convenzione.

FATTO a Parigi, il primo maggio mille novecento venti, in un solo esemplare che ri-

**DODATKOVÝ PROTOKOL
K ÚMLUVĚ ZE DNE 13. ŘÍJNA 1919
O ÚPRAVĚ LETECTVÍ.**

VYSOKÉ SMLUVNÍ STRANY prohlašují, že jsou ochotny povoliti derogace k článku 5. Úmluvy na žádost států signatárních nebo přistoupivších, o něž jde, a toliko v případech, kde uznají udávané důvody za hodny úvahy.

Žádosti budou podávány vládě republiky Francouzské, která je sdělí Mezinárodní komisi pro letectví, o níž je řeč v článku 34. Úmluvy.

Mezinárodní komise pro letectví prozkoumá každou žádost, která bude moci být doporučena smluvním státům k přijetí ještě tenkrát, jestliže byla schválena nejméně dvěma třetinami celkového možného počtu hlasů, to jest celkového počtu hlasů, které by mohly být odevzdány, kdyby všechny státy byly přítomny.

Každá povolená derogace musí být výslovně přijata smluvními státy dříve, než nabude účinnosti.

Povolená derogace bude opravňovat smluvní stát, v jehož prospěch byla poskytnuta, aby povolil letadlům jednoho nebo několika označených států, které nejsou stranami smluvními, létat nad jeho územím, avšak toliko pro omezenou dobu, která bude stanovena v textu rozhodnutí povolujícího derogaci.

Po uplynutí této doby bude derogace mlčky obnovena na tutéž dobu, leč by některý ze smluvních států prohlásil, že tomuto obnovení odporuje.

Vysoké smluvní strany se mimo to usnášejí, že prvního června 1920 končí lhůta pro podpis tohoto Protokolu a že se v důsledku souvislosti tohoto Protokolu s Úmluvou ze dne 13. října 1919 lhůta k podpisu řečené Úmluvy prodlužuje až do tohoto dne.

DÁNO v Paříži dne prvního května roku tisíc devět set dvacátého v jediném exem-

déposé dans les Archives du Gouvernement de la République 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.

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, nineteen 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.
 JOÃO CHAGAS.
 D. J. GHINKA.
 DR. ANTE TRUMBIČ.
 CHAROON.
 STEFAN OSUSKY.
 J. C. BLANCO.

marrà 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 novemcento venti inclusivo.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari di cui seguono i nomi e i cui poteri sono stati riconosciuti in buona e debita forma hanno firmato il presente Protocollo di cui il testo italiano, il testo francese ed il testo inglese avranno lo stesso valore.

pláři, který zůstane uložen v archivech vlády republiky Francouzské a jehož ověřené opisy budou vydány smluvním státům.

Tento exemplář, opatřený datem shora uvedeným, bude moci být podepsán do prvního června roku tisíc devět set dvacátého včetně.

ČEMUŽ NA SVĚDOMÍ zmocněci níže jmenovaní, jichž plné moci shledány v dobré a náležité formě, podepsali tento Protokol, jehož text francouzský, anglický a italský budou mít stejnou váhu.

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.

SHLÉDNUVŠE A PROZKOUMAVŠE TUTO ÚMLUVU A VĚDOUCE, ŽE NÁRODNÍ SHROMÁŽDĚNÍ REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ S NÍ SOUHLASÍ, PROHLAŠUJEME JI ZA SCHVÁLENU, PŘIJATU, POTVRZENU A UTVRZENU A MOCÍ LISTU TOHOTO PODEPSANÉHO NAŠI RUKOU VLASTNÍ JI SCHVALUJEME, PŘIJÍMÁME, POTVRZUJEME A UTVRZUJEME, SLIBUJÍCE SLOVEM SVÝM, JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, ŽE JI PEVNĚ A NEPORUŠITELNĚ ZACHOVÁME A NEDOPUSTÍME, ABY PROTI NÍ JEDNÁNO BYLO Z JAKÉKOLI PŘÍCINY A JAKÝMKOLI VYMÝŠLENÝM ZPŮSOBEM.

TOMU NA SVĚDOMÍ JSME TENTO LIST VYHOTOVITI KÁZALI A K NĚMU PEČET REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ PŘITISKNOUTI DALI.

JENŽ JEST DÁN NA HRADĚ PRAŽSKÉM DNE 21. ZÁŘÍ 1923.

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ:

T. G. MASARYK v. r.

L. S.

MINISTR ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ:

Dr. E. BENEŠ v. r.

Vyhlašuje se s tím, že československé ratifikační listiny složeny byly dne 23. listopadu 1923 a úmluva nabyla tudiž podle čl. 43. mezinárodní působnosti pro republiku československou dnem 1. ledna 1924.

Úmluvu ratifikovaly tyto státy: Belgie, Bolívie, říše Britská, Francie, Řecko, Italie, Japonsko, Portugalsko, Jugoslavie a Siam.

Přistoupily: Bulharsko a Persie.

Dr. Beneš v. r.