ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Σεπτεμβρίου **1932** | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | *Ἀριθμὸς φύλλου* **337**

ΟΡΟΙ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ

Διὰ τὸ ἐσωτερικόν:

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ..... Δρ. 300
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ' ἐτησίως ..... » 200
Διὰ τὸ Παράρτημα μόνον ἐτησίως ..... » 150
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ..... » 200

Διὰ τὸ ἐξωτερικόν:

Δι' ὁλόκληρον τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως..... » 600
Διὰ τὰ τρία Τεύχη Α', Β' καὶ Γ' ἐτησίως ..... » 400
Διὰ τὸ Παράρτημα μόνον ἐτησίως ..... » 300
Διὰ τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν ..... » 400

Διὰ δημοσιεύσεις δικαστικῶν πράξεων κλπ. ὁ στίχος Δρ. 2.50
Διὰ καταστατικὰ κλπ. κατὰ στήλην ἢ κλάσμα ταύτης » 180.—
Ἡ τιμὴ ἑκάστου ἡμερησίου φύλλου ..... » 3.—
Ἑκάστου δὲ φύλλου Δελτίου Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν » 4.—

Ἡ συνδρομὴ ἄρχεται τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους καὶ εἶνε προπληρωτέα.

Αἱ πληρωμαὶ δι' ἃ συνδρομὰς καὶ δημοσιεύσεις ἐνεργοῦνται εἰς τὰ δημόσια ταμεῖα, προσαγομένου κατόπιν εἰς τὸ Ἐθνικὸν Τυπογραφεῖον τοῦ οἰκείου διπλοτύπου πληρωμῆς.

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

* *Περὶ κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν τῇ ἐναερίῳ κυκλοφορίᾳ*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει τὰ ἄρθρα 22 καὶ 37 τοῦ Νόμου 5017 τῆς 3 Ἰουνίου 1931 «περὶ πολιτικῆς Ἀεροπορίας», δημοσιευθέντα διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 158 φύλλου τῆς ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (Τεῦχος Α'.) τῆς 13 Ἰουνίου 1931 καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 148)1932 γνωμάτευσιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργοῦ ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν.

Ἄρθρον μόνον.

Τὸ Παράρτημα ΙΙ τοῦ «Κανονισμοῦ Ἐναερίου Κυκλοφορίας» τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ ἀπὸ 7 Αὐγούστου 1931 Διατάγματος καὶ δημοσιευθέντος διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 273 φύλλου τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (Τεῦχος Α') τῆς 14 Αὐγούστου 1931, ἀντικαθίσταται ἐξ ὁλοκλήρου διὰ τοῦ κατωτέρω, ὅπερ ἀποτελεῖ ἐφεξῆς τὸν ἐν ἰσχύι Εἰδικὸν Κανονισμὸν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, ἐν τῇ ἐναερίῳ κυκλοφορίᾳ, περὶ οὗ τὸ ἄρθρον 37 παραγρ. 2 τοῦ Νόμου 5017.

Εἰς τὸν Ἡμέτερον ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Δεκελείᾳ τῇ 8 Ἰουλίου 1932.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΖΑΪΜΗΣ

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργὸς
Γ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ κεφαλαίου Χ τοῦ νόμου 5017.

(Ἄρθρα 22 καὶ 37)

Ὁρισμοί.

α') Ἡ λέξις «ἀερόσκαφος» ἢ ἀεροπλοιον χαρακτηρίζει πᾶσαν συσκευὴν δυναμένην νὰ τηρηθῇ ἐν τῷ ἀτμοσφαιρικῷ χώρῳ χάρις εἰς τὰς ἀντιδράσεις τοῦ ἀέρος.

β') Ἡ λέξις «ἀερόστατον» χαρακτηρίζει πᾶν ἀερόσκαφος τηρούμενον ἐν τῷ ἀέρι στατικῶς.

γ') Ἡ λέξις «ἀερόσφαιρα χαρακτηρίζει πᾶν ἀερόστατον (ἐλεύθερον ἢ δέσμιον) μὴ ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου τινὸς συσκευῆς.

δ') Ἡ λέξις «πηδαλιουχούμενον» χαρακτηρίζει πᾶν ἀερόστατον, ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου συσκευῆς καὶ δι' ὀργάνων κυβερνήσεως (πηδαλίων).

ε') Ἡ λέξις «ἀερόδυνον» χαρακτηρίζει πᾶν ἀερόσκαφος στηριζόμενον δυναμικῶς διὰ τῆς ἀντιδράσεως τοῦ ἀέρος ἐπὶ ἐπιφανειῶν εὑρισκομένων ἐν σχετικῇ πρὸς αὐτὸν κινήσει.

στ') Ἡ λέξις «σταθερόπτερον» ἢ ἀετόπτερον χαρακτηρίζει πᾶν ἀερόδυνον ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου συσκευῆς τοῦ ὁποίου ἡ στήριξις ἐξασφαλίζεται διὰ τῶν ἀεροδυναμικῶν ἀντιδράσεων ἐπὶ ἐπιφανειῶν παραμενουσῶν σταθερῶν κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς τοῦ αὐτοῦ καθεστῶτος πτήσεως.

ζ') Ἀερόσκαφος λογίζεται ὡς εὑρισκόμενον «ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας» ὅταν ἐν οἱονδήποτε μέρος τούτου εὑρίσκεται ἐν ἐπαφῇ μὲ τὸ ὕδωρ

η') Ἀερόσκαφος ἐν τῷ ἀέρι ἢ ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας λογίζεται ὡς «ἐν κινήσει» ὅταν δὲν εἶναι προσδεδεμένον οὔτε εἰς τὸ ἔδαφος οὔτε εἰς σταθερόν τι ἀντικείμενον εὑρισκόμενον ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ἢ ἐν τῷ ὕδατι.

θ') Ἀερόσκαφος ἐν κινήσει, ἐν τῷ ἀέρι ἢ ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας λογίζεται ὡς «προχωροῦν» (ἔχον δρόμον) ὅταν ἔχῃ μίαν σχετικὴν ταχύτητα ὡς πρὸς τὸν ἀέρα ἢ ὡς πρὸς τὸ ὕδωρ ἀντιστοίχως.

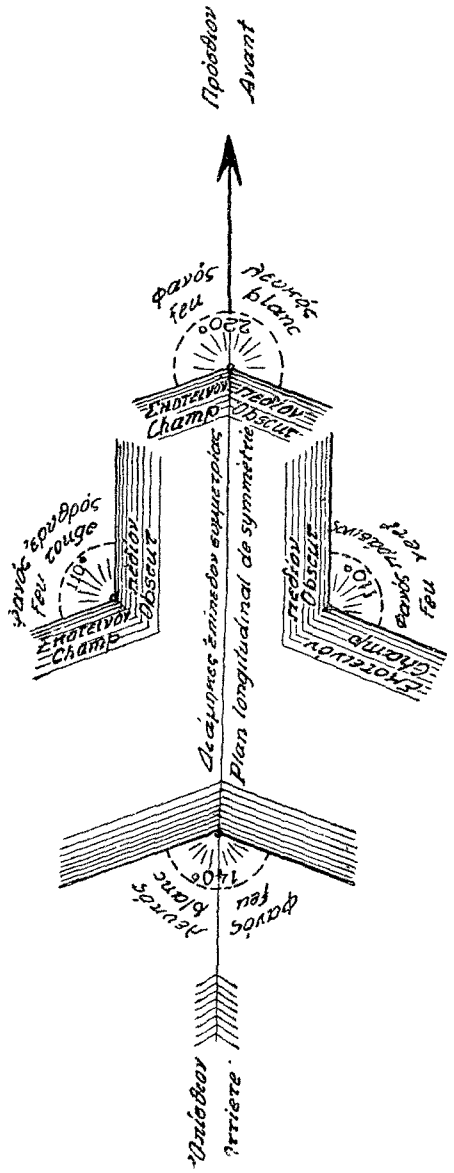
ι') Ἀερόσκαφος λογίζεται ὡς «ἀκυβέρνητον» ὅταν δὲν δύναται νὰ ἐκτελέσῃ ἕνα τῶν ἀφορώντων αὐτὸ χειρισμῶν τῶν ἀναγραφομένων ἐν τῷ παρόντι κανονισμῷ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἢ τῷ ἀντιστοίχῳ Ναυτικῷ τοιούτῳ.

κ') Ἡ λέξις «ὁρατὸν» ἐφαρμοζομένη εἰς τοὺς φανοὺς σημαίνει ὁρατὸν ἐν νυκτὶ σκοτεινῇ καὶ ἀτμοσφαίρᾳ διαυγῆ. Αἱ γωνίαι ὁρατότητος περὶ ὧν γίνεται μνεία κατωτέρω καὶ αἵτινες εἰκονίζονται εἰς τὸ ἀκόλουθον σχεδιάγραμμα, νοοῦνται δι' ἀερόσκαφος ἱπτάμενον ἐν ὁμαλῇ εὐθυγράμμῳ καὶ ὁριζοντίᾳ πτήσει.

λ') Ἡ ἔκφρασις «πεδίον προσγειώσεως» χαρακτηρίζει τὸ

* Ἀναδημοσιεύεται ὡς ἐσφαλμένως δημοσιευθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 231 (Τεῦχος Α') τῆς 18ης Ἰουλίου ἐ.ἔ. φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

τμῆμα παντὸς ἀεροδρομίου τὸ προοριζόμενον διὰ τὰς ἀπογειώσεις καὶ προσγειώσεις ἀεροσκαφῶν.



ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

Σῆμα ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως

Ἄρθρον 1.

Ἐπὶ πλέον τῶν ἐν ἄρθροις 10, 14, 15, 16, 17, 18. 19 καὶ 20 τοῦ Νόμου 5017 ὡς καὶ τῶν ἐν Κεφαλαίῳ ΙΙΙ τοῦ Κανονισμοῦ ἐναερίου κυκλοφορίας ὁριζομένων.

1) Πᾶν κυκλοφοροῦν ἀερόσκαφος ὀφείλει νὰ φέρῃ εὐδιάκριτον τὸ σῆμα ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως.

2) Τὸ σῆμα τοῦτο ἀπαρτίζεται ἀπὸ ὁμάδα ἐκ 5 γραμμάτων ὡς ἀκολούθως:

α΄) Ἡ ἐθνικότης τοῦ ἀεροσκάφους ἐνδείκνυται διὰ τοῦ πρώτου ἢ τῶν δύο πρώτων γραμμάτων τῆς ὁμάδος, ἅτινα προκειμένου περὶ Ἑλληνικῆς ἐθνικότητος εἶναι τὰ γράμματα S. X.

β΄) Μετὰ τὸ σῆμα ἐθνικότητος ἐπακολουθεῖ παῦλα μήκους ἴσου πρὸς τὸ ὕψος τῶν γραμμάτων μεθ' ὃ ἀκολουθεῖ ὁμὰς ἐκ τριῶν γραμμάτων ἀποτελοῦσα τὸ σῆμα νηολογήσεως τὸ ὁποῖον ἀπονέμεται ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

γ΄) Τὰ γράμματα τῶν σημάτων ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως ἀποτελοῦνται ἐκ χαρακτήρων λατινικῶν κεφαλαίων ὡς ὁρίζονται ταῦτα ἐν τῇ Διεθνεῖ Συμβάσει Ἀεροναυτιλίας (Κεφάλαιον ΙΙΙ, IV. Παραρτήματος Α΄).

Ἄρθρον 2.

Τὸ σῆμα ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως ἐγγράφεται διὰ χρωματισμοῦ ἐπὶ διαφόρων μερῶν. τῶν ἀεροσκαφῶν ὡς ἕπεται:

α΄) Σταθερόπτερα. Ἓν σῆμα ἐπὶ τῆς κάτω ὡς ἕπεται ἐπιφανείας τῶν κατωτέρων πτερύγων καὶ ἕτερον ἐπὶ τῆς ἄνω ἐπιφανείας τῶν ἀνωτέρων πτερύγων τῆς κορυφῆς τῶν γραμμάτων διατιθεμένης πρὸς τὸ χεῖλος (χεῖλος προσβολῆς) τῆς πτέρυγος ἐγγράφεται ὡσαύτως ἐφ' ἑκάστης πλευρᾶς τῆς ἀτράκτου μεταξὺ τῶν πτερύγων καὶ τῶν ἐπιπέδων τῆς οὐρᾶς.

β΄) Πηδαλιουχούμενα. Εἰς τὰ πηδαλιουχούμενα τὸ σῆμα ἐγγράφεται παρὰ τὸν μέγιστον νομέα ἐφ' ἑκατέρας πλευρᾶς τοῦ πηδαλιουχουμένου καὶ ἐπὶ τῆς ὀροφῆς αὐτοῦ, τοῦ τελευταίου τούτου σήματος ἰσαπέχοντος ἀπὸ τὰ δύο πλευρικὰ τοιαῦτα.

γ΄) Ἀερόσφαιραι. Εἰς τὰς σφαιρικὰς ἀεροσφαίρας ἐγγράφεται διὰ τὸ σῆμα ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως ὁριζοντίως καὶ εἰς ὕψος ὀλίγον τι κατώτερον τῆς ὁριζοντίου διαμέτρου οὕτως ὥστε τὰ δύο σήματα ν' ἀπέχωσιν ἀλλήλων τὸ δυνατὸν περισσότερον, ὡσαύτως δὲ τὸ αὐτὸ σῆμα καὶ ἐπὶ τῆς ὀροφῆς αὐτῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν μὴ σφαιρικῆς ἀεροσφαίρας διατίθενται ταῦτα παρὰ τὸν μέγιστον νομέα ἐφ' ἑκατέρας πλευρᾶς τῆς ἀτμοσφαίρας καὶ ἀμέσως ἄνωθεν τῆς ζώνης ἐξαρτήσεως ἢ τῶν σημείων προσθέσεως τῶν καλωδίων ἐξαρτήσεως τοῦ καλάθου τῆς ἀεροσφαίρας.

Διὰ τὰ πηδαλιουχούμενα καὶ ἀεροσφαίρας (ἤτοι δι' ὅλα τὰ ἀερόστατα) τὰ σήματα τὰ διατιθέμενα ἐπὶ τῶν πλευρῶν πρέπει νὰ εἶναι ἐξ ἴσου ὁρατὰ ἐκ τῶν κάτω καὶ ἐκ τῶν πλαγίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ.

Πλωϊκὰ φῶτα καὶ σήματα.

Ἄρθρον 3.

Αἱ σχετικαὶ πρὸς τὰ φῶτα διατάξεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἐφαρμόζονται. οἱαδήποτε καὶ ἂν ἦ ἡ κατάστασις τοῦ καιροῦ ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρις τῆς ἀνατολῆς τοῦ ἡλίου. Κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάλειμμα οὐδὲν ἕτερον φῶς δυνάμενον νὰ συγχυσθῇ μὲ ἓν ἐκ τῶν κατωτέρω ἀναφερομένων ἐπιτρέπεται νὰ εἶναι ὁρατόν. Τὰ διὰ τὴν ἀεροναυσιπλοΐαν χρησιμοποιούμενα φῶτα δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἐκθαμβωτικά.

Ἄρθρον 4.

Πᾶν ἀερόδυνον ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου ὀργάνου εὑρισκόμενον ἐν τῷ ἀέρι ἢ ἐπὶ τοῦ πεδίου προσγειώσεως χερσαίου τινὸς ἀεροδρομίου θὰ φέρῃ τοὺς ἀκολούθους πλωϊκοὺς φανούς.

α΄) Δεξιὰ ἕνα φανὸν πράσινον διατεθειμένον οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ φῶς ἀδιάλειπτον, καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον ὀκτὼ χιλιομέτρων κατὰ μίαν γωνίαν δίεδρον 110ο σχηματιζομένην ἐκ δύο κατακορύφων ἐπιπέδων, ὧν τὸ ἓν θὰ εἶναι παράλληλον πρὸς τὸ διὰ τοῦ διαμήκους ἄξονος διερχόμενον ἐπίπεδον συμμετρίας τοῦ ἀεροσκάφους καὶ διευθυνόμενον πρὸς τὰ ἐμπρός. τὸ δ' ἕτερον διευθυνόμενον πρὸς τὰ δεξιά.

β) Ἀριστερὰ ἕνα φανὸν ἐρυθρόν, διατεθειμένον οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ φῶς ἀδιάλειπτον, καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον ὀκτὼ χιλιομέτρων κατὰ μίαν γωνίαν δίεδρον 110ο σχηματιζομένην ἐκ δύο κατακορύφων ἐπιπέδων ὧν τὸ ἓν θὰ εἶναι παράλληλον πρὸς τὸ διὰ τοῦ διαμήκους ἄξονος διερχόμενον ἐπίπεδον συμμετρίας τοῦ ἀεροσκάφους καὶ διευθυνόμενον πρὸς τὰ ἐμπρός. τὸ δ' ἕτερον διευθυνόμενον πρὸς τ' ἀριστερά.

γ΄) Ὄπισθεν φανὸν λευκὸν διατεθειμένον οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ πρὸς τὰ ὀπίσω φῶς ἀδιάλειπτον καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον πέντε χιλιομέτρων, κατὰ μίαν γωνίαν δίεδρον 140ο σχηματιζομένην ἐκ δύο κατακορύφων ἐπιπέδων καὶ διχοτομουμένην ὑπὸ τοῦ ἐπιπέδου συμμετρίας τοῦ διερχομένου διὰ τοῦ διαμήκους ἄξονος τοῦ ἀεροσκάφους.

Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω εἷς τῶν προαναφερθέντων φανῶν ἀπαιτηθῇ ν' ἀντικατασταθῇ ὑπὸ πλειοτέρων τοιούτων τὸ πεδίον ὁρατότητος ἑκάστου, δέον νὰ περιορισθῇ οὕτως ὥστε ν' ἀποκλείηται ἡ σύγχρονος ὄψις πλειοτέρων τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν φανῶν τούτων.

Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν τὸ ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου ὀργάνου ἀερόδυνον ἔχει μέγιστον πλάτος μικρότερον τῶν εἴκοσι μέτρων, οἱ ἀνωτέρω ἀναφερθέντες φανοὶ δύνανται νὰ συμπτυχθῶσιν εἰς μίαν ἢ περισσοτέρας λυχνίας τοποθετημένας εἰς τὸ κέντρον, ἐφ' ὅσον θὰ τηρῶνται ἀκριβῶς οἱ εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους ἀναφερόμενοι ὅροι ὡς πρὸς τὸ χρῶμα καὶ τὴν ὁρατότητα.

Ἄρθρον 5.

Πᾶν ἀερόδυνον ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου ὀργάνου καὶ κινούμενον ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας θὰ φέρῃ τοὺς κατωτέρω φανούς.

α') Ἐφ' ὅσον εἶναι κύριον τῶν κινήσεών του, καὶ δὲν ρυμουλκῆται, θὰ φέρῃ τοὺς εἰς τὸ ἄρθρον 4 ἀναφερουμένους φανοὺς ἐπιπροσθέτως δέ, ἔμπροσθεν λευκὸν φανὸν διατεθειμένον οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ πρὸς τὰ ἐμπρὸς φῶς ἀδιάλειπτον καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον πέντε χιλιομέτρων, κατὰ μίαν γωνίαν δίεδρον 220ο, σχηματιζομένην ἐκ δύο κατακορύφων ἐπιπέδων καὶ διχοτομουμένην ὑπὸ τοῦ διὰ τοῦ διαμήκους ἄξονος διερχομένου ἐπιπέδου συμμετρίας τοῦ ἀεροσκάφους.

β) Ἐφ' ὅσον ρυμουλκῆται θὰ φέρῃ τοὺς εἰς τὸ ἄρθρον 4 ἀναφερομένους φανούς.

γ) Ἐφ' ὅσον εἶναι ἀκυβέρνητον θὰ φέρῃ δύο κατὰ τὸ δυνατὸν περιβλέπτους ἐρυθροὺς φανοὺς τοποθετημένους κατὰ τὴν κατακόρυφον ὁ εἷς ἄνωθεν τοῦ ἄλλου, ὥστε ἡ μεταξὺ των ἀπόστασις νὰ εἶναι τοὐλάχιστον ἑνὸς μέτρου καὶ νὰ εἶναι ὁρατοὶ ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον τριῶν χιλιομέτρων καὶ ἐπὶ πλέον.

1) Ἐφ' ὅσον προχωρεῖ (ἔχει δρόμον) θὰ φέρῃ τοὺς εἰς τὸ ἄρθρον 4 ἀναφερουμένους φανούς.

2) Ἐφ' ὅσον ἀκινητεῖ (δὲν ἔχει δρόμον) θὰ φέρῃ τὸν εἰς τὴν παράγραφον γ ἄρθρον 4 ἀναφερόμενον φανόν.

Ἄρθρον 6.

Πᾶν ἀερόδυνον ἐφοδιασμένον διὰ κινητηρίου ὀργάνου καὶ εὑρισκόμενον ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας ἠγκυροβολημένον ἢ προσδεδεμένον θὰ φέρῃ τὰ ἀκόλουθα φῶτα.

α) Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, εἰς τὸ κέντρον καὶ πρὸς τὰ ἐμπρὸς εἰς μέρος περίβλεπτον, ἕνα φανὸν ἐρυθρὸν καὶ εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς μέτρου καὶ ἀκριβῶς κάτωθεν τούτου ἕνα λευκὸν φανὸν θὰ εἶναι δὲ ἀμφότεροι ὁρατοὶ ἐξ ὅλων τῶν σημείων τοῦ ὁρίζοντος ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον δύο χιλιομέτρων.

β') Ἐὰν τὸ μέγιστον μῆκος εἶναι 45 μέτρα τουλάχιστον θὰ φέρῃ εἰς τὴν οὐρὰν ἢ πλησίον αὐτῆς φανὸν λευκὸν εἰ δυνατὸν περίβλεπτον, εὑρισκόμενον εἰς ὁριζόντιον ἐπίπεδον κατώτερον τῶν ἐμπροσθίων τοιούτων καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον δύο χιλιομέτρων.

γ') Ἐὰν τὸ μέγιστον πλάτος εἶναι 45 μέτρα τουλάχιστον θὰ φέρῃ ἐπιπροσθέτως τῶν ἀναφερομένων φανῶν εἰς τὴν παράγραφον (α) ἢ τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀνὰ ἕνα λευκὸν φανὸν κατὰ τὸ δυνατὸν περίβλεπτον καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 2 χιλιομέτρων εἰς τὸ ἄκρον ἑκατέρας πλευρᾶς κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐμφαίνεται τὸ πλάτος τοῦ ἀεροσκάφους.

Ἄρθρον 7.

Εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ κεφάλαιον τοῦτο καθ' ἃς ἀερόδυνα ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου ὀφείλουσι νὰ φέρουν πλοῖα φῶτα. Πᾶς ὁλισθητὴρ ὀφείλει νὰ φέρῃ ἕνα λευκὸν φανὸν κατὰ τὸ δυνατὸν περίβλεπτον.

Ἄρθρον 8.

Ἀερόσφαιρα ἐλευθέρα ὀφείλει κάτωθεν τοῦ καλάθου της καὶ εἰς ἀπόστασιν 5 ἕως δέκα τὸ πολὺ μέτρων ἀπ' αὐτοῦ νὰ φέρῃ φανὸν λευκὸν κατὰ τὸ δυνατὸν περίβλεπτον καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον τριῶν χιλιομέτρων.

Ἄρθρον 9.

Ἀερόσφαιρα δεσμία (ἀετόσφαιρα) ἢ Ἀετὸς ὀφείλει νὰ φέρῃ 2 λευκοὺς φανοὺς ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν 4 ἀπ' ἀλλήλων μέτρων, κατὰ τὸ δυνατὸν περιβλέπτους καὶ ὁρατοὺς ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 3 χιλιομέτρων. Ὁ ὑπερκείμενος φανὸς θὰ εἶναι τοποθετημένος εἰς ἀπόστασιν 5 ἕως 10 τὸ πολὺ μέτρων, κάτωθεν τοῦ καλάθου ἢ ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ κάλαθος κάτωθεν τοῦ κατωτέρου μέρους τῆς ἀεροσφαίρας ἢ ἀετοῦ.

Ἐπιπροσθέτως ὁ κάλως προσδέσεως δέον νὰ φέρῃ κατὰ διαστήματα 300 μέτρων ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τῆς ὁμάδος τῶν ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ ἀναφερομένων φανῶν, ἀναλόγους ὁμάδας ἐκ δύο λευκῶν φανῶν. Ἐὰν ἡ κατωτέρα ὁμὰς φανῶν εἶναι κεκαλυμμένη ὑπὸ νεφῶν, μία ἐπὶ πλέον ὁμὰς φανῶν θὰ τοποθετῆται κάτωθεν τῆς βάσεως τῶν νεφῶν. Ἐπιπροσθέτως τὸ σημεῖον τῆς ἐπὶ τοῦ ἐδάφους προσδέσεως τῆς ἀετόσφαιρας δέον νὰ σημαίνηται δι' ὁμοίας ὁμάδος ἐκ δύο φανῶν.

Τὴν ἡμέραν ὁ κάλως προσδέσεως μιᾶς δεσμίας ἀεροσφαίρας ὀφείλει νὰ φέρῃ τοὐλάχιστον, ἀνὰ 100 μέτρα ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοῦ καλάθου ἢ ἐὰν δὲν ὑπάρχῃ κάλαθος ἀπὸ τοῦ κατωτέρου μέρους τῆς ἀεροσφαίρας ἀεροχειρίδας, τοὐλάχιστον 0,20 μέτρου διαμέτρου καὶ 2 μέτρων μήκους φερούσας ραβδώσεις κατακορύφους ἐναλλὰξ ἐρυθρὰς καὶ λευκὰς 0,50 μέτρων πλάτους.

Τὴν ἡμέραν ὁ κάλως προσδέσεως ἑνὸς Ἀετοῦ θὰ φέρῃ τὰ αὐτὰ ὡς μία ἀετόσφαιρα σήματα, ἢ χαρτίνας λωρίδας ἀνθεκτικὰς διατεθειμένας ἀνὰ 50 μέτρα ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοῦ κατωτέρω μέρους τοῦ Ἀετοῦ. Αἱ λωρίδες αὗται θὰ ἔχωσι μῆκος τοὐλάχιστον 0.80 μέτρα καὶ μέγιστον πλάτος 0,30 μέτρα, ραβδώσεις δὲ κατακορύφους ἐναλλὰξ ἐρυθρὰς καὶ λευκὰς πλάτους 0.10 μέτρων.

Ἄρθρον 10.

Ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 11 πᾶν πηδαλιουχούμενον ἐν κινήσει ὀφείλει νὰ φέρῃ τοὺς ἀκολούθους φανούς :

α') Ἔμπροσθεν λευκὸν φανὸν διατεθειμένον οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπῃ πρὸς τὰ ἐμπρὸς φῶς σταθερὸν καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 8 χιλιομέτρων κατὰ μίαν γωνίαν δίεδρον 220ο σχηματιζομένην ἐκ δύο κατακορύφων ἐπιπέδων καὶ διχοτομουμένην ὑπὸ τοῦ διὰ τοῦ διαμήκους ἄξονος διερχομένου ἐπιπέδου συμμετρίας τοῦ ἀεροσκάφους.

β') Ἐπίσης ὀφείλει νὰ φέρῃ τοὺς φανοὺς τοὺς ἀναφερομένους διὰ τὰ ἀερόδυνα ὡς ἐν ἐδαφίῳ (α) (β) καὶ (γ) τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ παρόντος.

Ἐὰν πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω εἷς τῶν προαναφερθέντων φανῶν ἀπαιτηθῇ ν' ἀντικατασταθῇ ὑπὸ πλειοτέρων τοιούτων τὸ πεδίον ὁρατότητος ἑκάστου δέον νὰ περιορισθῇ οὕτως ὥστε ν' ἀποκλείηται ἡ σύγχρονος ὄψις πλειοτέρων τοῦ ἑνὸς ἐκ τῶν φανῶν τούτων.

Ἄρθρον 11.

Πηδαλιουχούμενον ἐν κινήσει καὶ ἀκυβέρνητον (ἢ ἔχον ἑκουσίως κρατήσει τοὺς κινητῆρας του) ἢ ρυμουλκούμενον, ὀφείλει νὰ φέρῃ τοὺς φανοὺς τοὺς ὁριζομένους ἐν ἄρθρῳ 10 ἐδά-

φιον α' καὶ ἐν ἄρθρῳ 4 ἐδάφιον γ', ἐπιπροσθέτως δὲ κάτωθεν τοῦ πηδαλιουχουμένου 2 φανοὺς ἐρυθρούς τοποθετημένους ἐπὶ κατακορύφου γραμμῆς οὕτως ὥστε ἡ μεταξὺ των ἀπόστασις νὰ εἶναι 4 μέτρων, ὁ δὲ ὑπερκείμενος φανὸς νὰ ἀπέχῃ 8 μέτρ τοῦ κατωτέρου σημείου τοῦ καλάθου διευθύνσεως, ἀμφότερα δὲ τὰ φῶτα νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατὸν περίβλεπτα καὶ ὁρατὰ ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 3 χιλιομέτρων.

Ἐπιπροσθέτως μόνον, ἐὰν προχωρῇ (ἐὰν ἔχῃ βρόμον), θὰ σέρῃ καὶ τοὺς πλευρικοὺς φανοὺς τοὺς ἀναφερομένους ἐν τῷ ἄρθρῳ 4 ἐδάφια α' καὶ β'.

Τὴν ἡμέραν ὀφείλει νὰ ἐπιδεικνύῃ 2 σφαίρας ἢ ἀντικείμενα μέλανα 0.60 μέτρων τοὐλάχιστον διαμέτρου τοποθετημένους εἰς 4 μέτρων ἀπ' ἀλλήλων ἀπόστασιν ἐπὶ τῆς αὐτῆς κατακορύφου γραμμῆς καὶ κατὰ τὸ δυνατὸν ὁρατῶν ἀπὸ ὅλας τὰς διευθύνσεις. Ἐν ἀνάγκῃ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρω ὅρων τὰ σήματα δυνατὸν νὰ διπλασιασθῶσι.

Ἄρθρον 12.

α') Πηδαλιουχούμενον προσδεδεμένον εἰς ἱστὸν προσδέσεως ὀφείλει νὰ φέρῃ ὅσον τὸ δυνατὸν πλησιέστερον πρὸς τὸ ὀπίσθιον μέρος λευκὸν φανὸν κατὰ τὸ δυνατὸν περίβλεπτον καὶ ὁρατὸν ἀπὸ ἀποστάσεως τοὐλάχιστον 5 χιλιομέτρων.

β') Πηδαλιουχούμενον συγκρατούμενον εἰς τὸ ἔδαφος ἢ εἰς ὑδατίνην ἐπιφάνειαν διὰ κάλου, ὀφείλει νὰ φέρῃ ἔμπροσθεν τὸ λευκὸν φῶς, ὡς ὁρίζεται ἐν ἐδαφίῳ (α') τοῦ ἄρθρου 10 καὶ ὄπισθεν λευκὸν φῶς ὡς ὁρίζεται ἐν ἐδαφίῳ (γ') τοῦ ἄρθρου 4. Ἐπὶ πλέον τὸ πηδαλιουχούμενον καὶ ὁ κάλως προσδέσεως ὀφείλουσι νὰ φωτίζωνται ἢ σημαίνωνται, ὡς ὁρίζεται ἐν ἄρθρῳ 9 δι' ἀερόστατον δέσμιον.

γ') Πηδαλιουχούμενον ἕτοιμον πρὸς πρόσδεσιν θεωρεῖται ὡς ἐν κινήσει ἀλλ' ἀκυβέρνητον μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν θὰ ἔχῃ τελείως συγκρατηθῇ.

Ἄρθρον 13.

α') Ἐν περιπτώσει σβέσεως ἑνὸς τῶν διὰ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὁριζομένων φανῶν δι' ἀεροσκάφη ἐν πτήσει καὶ μὴ οὔσης δυνατῆς τῆς ἐκ νέου ἀμέσου ἀφῆς τούτου, τὸ ἀερόσκαφος ὀφείλει νὰ προσγειωθῇ εὐθὺς ὡς τοῦτο καταστῇ δυνατὸν ἄνευ κινδύνου.

β') Ἐν ἐν περιπτώσει δυσκολίας κατασκευῆς λυχνιῶν ἐκπληρουσῶν τοὺς εἰς τὰ προηγούμενα ἄρθρα ἀναφερθέντας ὅρους, ὅσον ἀφορᾷ τὰ φῶτα κατὰ τομεῖς, μία ἀντικανωνικὴ διασταύρωσις τῶν φώτων τούτων εἶναι ἀναπόφευκτος, ἡ ἔκτασις ταύτης πρέπει νὰ ἐλαττωθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον. Οὐδεὶς τομεὺς ἄνευ ὁρατοῦ φωτὸς ἐπιτρέπεται νὰ ὑφίσταται.

Ἄρθρον 14.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐφαρμόζονται τόσον ἐπὶ τῶν ἰδιωτικῶν ὅσον καὶ ἐπὶ τῶν Κρατικῶν ἀεροσκαφῶν τῶν κυκλοφορούντων ὑπερθεν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐδάφους.

Ἐν τούτοις, προκειμένου περὶ πολεμικῶν ἀεροσκαφῶν ἢ ἀεροσκαφῶν ἱπταμένων ἐν σχηματισμῷ, δυνατὸν νὰ καθορισθῶσι μεταγενεστέρως καὶ ἐπιπρόσθετοι φανοὶ θέσεως, οἵτινες ἐν τούτοις ὀφείλουσι νὰ εἶναι μικροτέρας ἐντάσεως τῶν διὰ τοῦ παρόντος ὁριζομένων πλωϊκῶν τοιούτων.

Ἄρθρον 15.

α') Ἀερόσκαφος ἐπιθυμοῦν νὰ προσγειωθῇ ἄνευ ἀνάγκης καὶ ἐν καιρῷ νυκτὸς εἰς ἀεροδρόμιόν, τι τὸ ὁποῖον διαθέτει προσωπικὸν φυλακῆς, δέον πρὸ τῆς προσγειώσεώς του νὰ ἐκπέμψῃ σήματα διαλείποντα εἴτε διὰ φανοῦ, εἴτε διὰ προβολέως, ἐξαιρουμένων τῶν πλωϊκῶν φανῶν, ἢ καὶ δι' οἱουδήποτε ἠχητικοῦ ὀργάνου.

Ὀφείλει πρὸς τούτοις χρησιμοποιῶν τὸν διεθνῆ κώδικα σημάτων Mors, δι' ὀπτικῶν ἢ ἀκουστικῶν σημάτων νὰ σημάνῃ ὁμάδα ἐκ δύο γραμμάτων ἀποτελουμένων ἐκ τοῦ πρώτου γράμματος τοῦ σήματος ἐθνικότητός του καὶ τοῦ τελευταίου γράμματος τοῦ σήματος νηολογήσεώς του.

β') Ἡ ἄδεια προσγειώσεως παρέχεται διὰ τῆς ἐπαναλήψεως τοῦ ὡς ἄνω σήματος τῶν δύο γραμμάτων ἐκπεμπομένου διὰ φανοῦ πρασίνου χρώματος καὶ ἀκολουθουμένου ὑπὸ ἀναλαμπῶν τοῦ αὐτοῦ χρώματος.

Ἄρθρον 16.

Σκυταλὶς ἐρυθρὰ (ρουκέτα) βαλλομένη ἐκ τῆς Γῆς ἢ φῶς λαμπρὸν ἐρυθρὸν ἐπὶ τῆς Γῆς σημαίνουσιν ὅτι οὐδὲν ἀερόσκαφος ἐπιτρέπεται νὰ προσγειωθῇ.

Ἄρθρον 17.

Ἀερόσκαφος ἠναγκασμένον νὰ προσγειωθῇ ἐν καιρῷ νυκτὸς ὀφείλει, πρὸ τῆς πραγματοποιήσεως τοῦ σκοποῦ του, διὰ τῶν πλωϊκῶν του φανῶν νὰ ἐκπέμψῃ σειρὰν σημάτων ἐκ βραχειῶν ἀναλαμπῶν.

Ἄρθρον 18.

Ὅταν ἀερόσκαφος εὑρίσκεται ἐν δυσμενεῖ θέσει ἢ ἐπιθυμεῖ νὰ ζητήσῃ βοήθειαν, δέον νὰ ἐκπέμψῃ κεχωρισμένως ἢ ταὐτοχρόνως τὰ ἀκόλουθα σήματα κινδύνου :

α') Τὸ διεθνὲς σῆμα «S.O.S.» διὰ σημάτων ὀπτικῶν ἢ ραδιοτηλεγραφικῶς.

β') Τὴν διεθνῆ κλῆσιν ἀπωλείας «May Day» (ἀντιστοιχοῦσαν εἰς τὴν γαλλικὴν προφορὰν τῆς φράσεως m' aïder» καὶ τὴν ἑλληνικὴν «Μὲ ντὲ») ραδιοτηλεφωνικῶς.

γ') Τὸ σῆμα κινδύνου «N. C.» διὰ σημείων τοῦ διεθνοῦς κώδικος σημάτων.

δ') Τὸ σῆμα μεγάλης ἀποστάσεως, ἀποτελούμενον ἀπὸ μίαν σημαίαν τετράγωνον καὶ μίαν σφαῖραν ἢ ἄλλο ἀνάλογον ἀντικείμενον ὑπὸ ἢ ὑπεράνω αὐτῆς.

ε') Συνεχῆ ἦχον ἐκπεμπόμενον δι' οἱασδήποτε ἠχητικῆς συσκευῆς.

στ') Σῆμα ἀποτελούμενον ἀπὸ σειρὰν λευκῶν σκυταλίδων βαλλομένων κατὰ βραχέα διαλείμματα.

Εὐθὺς ὡς ἐκλείψῃ ὁ λόγος, διὰ τὸν ὁποῖον ἐζητεῖτο βοήθεια τὸ ἀεροσκάφος τὸ ἐκπέμψαν τὸ σῆμα «S.O.S.» ραδιοτηλεγραφικῶς «May Day» ραδιοτηλεγραφικῶς ἢ ὀφείλει νὰ εἰδοποιήσῃ ὅτι ὁ κίνδυνος ἐξέλιπε καὶ νὰ ἐξακολουθήσῃ ἐπιμελῶς τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐπαγρύπνησιν εἰς τὰ ἀκουστικά του.

Ἄρθρον 19.

Τὸ σῆμα κινδύνου συνίσταται ἐκ τῆς ὁμάδος S.O.S., δι' ἧς ἀγγέλλεται ὅτι τὸ φέρον τὸν ἐκπέμποντα σταθμὸν ἀερόσκαφος εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν σοβαροῦ καὶ ἀμέσου κινδύνου καὶ αἰτεῖ ἄμεσον συνδρομήν.

Τὸ σῆμα ἐπείγοντος συνίσταται ἐκ πολλῶν ἐπαναλήψεων τῆς ὁμάδος «XXX» ἐκπεμπομένης κατὰ τρόπον ὥστε νὰ χωρίζωνται καλῶς τὰ γράμματα ἑκάστης ὁμάδος, ὡς καὶ αἱ διαδοχικαὶ ὁμάδες μεταξύ των, ἐκπέμπεται πρὸ τῆς κλήσεως.

Τὸ σῆμα τοῦτο δεικνύει ὅτι ὁ καλῶν σταθμὸς ἔχει τηλεγράφημα πρὸς μεταβίβασιν λίαν ἐπείγον, ἀφορῶν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἐκπέμποντος τὸ σῆμα ἀεροσκάφους, ἢ ἑνὸς ἀεροσκάφους ἐν ὄψει ἢ καὶ τὴν ἀσφάλειαν ἀτόμου τινὸς εὑρισκομένου ἐπὶ τοῦ σκάφους ἢ ἐν ὄψει αὐτοῦ.

Ἡ ἔκφρασις «PAN» χρησιμοποιεῖται ὡς σῆμα ἐπείγοντος, ραδιοτηλεφωνικῶς ἢ ραδιοτηλεγραφικῶς, ὁσάκις σταθμὸς ἀεροσκάφους ἐπιθυμεῖ νὰ σημάνῃ βλάβην ὑποχρεώνουσαν τὸ ἀερο-

σκάφος εἰς προσγείωσιν, μὴ ἀναγκαιούσης ἀμέσου βοηθείας(1).

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἔκφρασις αὕτη ἐκπέμπεται ραδιοτηλεγραφικῶς, τὰ τρία γράμματα πρέπει νὰ χωρίζωνται καλῶς ὥστε τὰ σήματα A N νὰ μὴ ἐκλαμβάνωνται ὡς σῆμα P. Τὸ σῆμα ἐπείγοντος δὲν μεταβιβάζεται ἄνευ τῆς ἀδείας τοῦ κυβερνήτου ἢ τοῦ ὑπευθύνου προσώπου τοῦ ἀεροσκάφους.

Τὸ σῆμα ἀσφαλείας συνίσταται εἰς τὴν μεταβίβασιν τῆς ὁμάδος T.T.T. εἰς γράμματα καλῶς κεχωρισμένα, ἀκολουθουμενένης ὑπὸ τῆς λέξεως DE καὶ τοῦ ἐνδεικτικοῦ κλήσεως τοῦ ἐκπέμποντος σταθμοῦ, ἀγγέλει ὅτι ὁ σταθμὸς οὗτος θὰ μεταβιβάσῃ τηλεγράφημα ἀφορῶν τὴν ἀσφάλειαν πτήσεων ἢ θὰ δώσῃ σοβαρὰς πληροφορίας ἀναφερομένας εἰς τηλεγραφήματα μετεωρολογικά.

Ἄρθρον 20.

Πρὸς εἰδοποίησιν ἑνὸς ἀεροσκάφους, ὅτι εὑρίσκεται εἰς τὴν γειτνίασιν ζώνης ἀπηγορευμένης καὶ ὅτι πρέπει νὰ ἀλλάξῃ πορείαν χρησιμοποιοῦνται τ' ἀκόλουθα σήματα.

α) Τὴν ἡμέραν τρία βλήματα βαλλόμενα ἀνὰ δέκα δευτερόλεπτα ἡ ἔκρηξις τῶν ὁποίων παράγει ἀνὰ μίαν τολύπην καπνοῦ λευκοῦ κατὰ τὴν Διεύθυνσιν ἣν δέον νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ἀεροσκάφος.

β') Τὴν νύκτα τρία βλήματα βαλλόμενα ἀνά 10 δευτερόλεπτα αἱ ἐκρήξεις τῶν ὁποίων παράγουσι λευκοὺς ἀστέρας ἢ φῶτα κατὰ τὴν διεύθυνσιν ἣν δέον νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ἀεροσκαφος.

Ἄρθρον 21.

Πρὸς μετάδοσιν εἰς ἀερόσκαφός τι τῆς διαταγῆς προσγειώσεως, χρησιμοποιοῦνται τὰ ἀκόλουθα σήματα :

α) Τὴν ἡμέραν τρία βλήματα, βαλλόμενα ἀνὰ 10 δευτερόλεπτα ἡ ἔκρηξις τῶν ὁποίων παράγει ἀνὰ μίαν τολύπην καπνοῦ μέλλανος ἢ κιτρίνου.

β) Τὴν νύκτα, τρία βλήματα; βαλλόμενα ἀνὰ 10 δευτερόλεπτα ἡ ἔκρηξις τῶν ὁποίων παράγει πρασίνους ἀστέρας ἢ φῶτα.

Ἐπὶ πλέον, ἂν παρίσταται ἀνάγκη νὰ προληφθῇ ἡ προσγείωσις ἑτέρου ἀεροσκάφους εὑρισκομένου ἐκεῖ που πλησίον, διευθύνεται δέσμη προβολέως διακοπτομένη κατὰ διαλείμματα πρὸς τὸ ἀερόσκαφος, πρὸς τὸ ὁποῖον ἀπευθύνεται ἡ διαταγὴ προσγειώσεως.

Ἄρθρον 22.

1) Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἀεροδρόμιόν τι κωθίσταται ἀόρατον λόγῳ ὁμίχλης ἢ ἀχλύος, ἡ θέσις του δύναται νὰ σημαίνηται δι' ἀεροστάτου δεσμίου ἐπέχοντος θέσιν ἐναερίου σημαντῆρος ἢ δι' ἄλλου μέσου καθοριζομένου διὰ μεταγενεστέρας διαταγῆς τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας.

2) Εἰς περίπτωσιν ὁμίχλης, ἀχλύος, πτώσεως χιόνος ἢ ἰσχυρᾶς βροχῆς, πᾶν ἀεροσκαφος εὑρισκόμενον ἐπὶ τοῦ ὕδατος, εἴτε ἐν ἡμέρᾳ εἴτε ἐν νυκτί, ὀφείλει νὰ ἐκπέμπῃ τὰ ἀκόλουθα σήματα :

α) Ἐὰν δὲν εἶναι ἠγκυροβολημένον ἢ προσδεδεμένον ἠχητικὸν σῆμα ἀνὰ δεκαλείμματα δύο τὸ πολὺ λεπτῶν, συγκείμενον ἐκ δύο ἤχων ἑκάστου διαρκείας πέντε δευτερολέπτων περίπου καὶ διαχωριζομένων μεταξύ των διὰ διαλείμματος περίπου ἑνὸς δευτερολέπτου.

β) Ἐὰν εἶναι ἠγκυροβολημένον ἢ προσδεδεμένον, ταχείας κρούσεις κώδωνος ἢ ἤχους σειρῆνος ἐπαρκοῦς ἐντάσεως διαρκείας πέντε περίπου δευτερολέπτων ,μετὰ διαλειμμάτων τὸ πολὺ ἑνὸς λεπτοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

Γενικοὶ κανόνες τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 23

Πλὴν τῆς ἐν ἄρθρῳ 44 περιπτώσεως, Ἀερόδυνα ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου δέον νὰ παραχωρῶσιν ἐλευθέραν τὴν δίοδον εἰς ἀερόδυνα μὴ ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου καὶ εἰς ἀερόστατα, τὰ δὲ πηδαλιουχούμενα εἰς τὰς ἀεροσφαίρας καὶ εἰς τὰ ἄνευ κινητηρίου ὀργάνου ἀερόδυνα.

Ἄρθρον 24.

Πηδαλιουχούμενον ἀκυβέρνητον δέον, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κεφαλαίου νὰ θεωρῆται ὡς ἀεροσφαιρα ἐλευθέρα.

Ἄρθρον 25

Ὅταν συντρέχουσι περιπτώσεις κινδύνου συγκρούσεως μετὰ ἄλλου ἀεροσκάφους, ὁ κίνδυνος οὗτος δύναται νὰ προβλεφθῇ διὰ τῆς προσεκτικῆς παρατηρήσεως τῆς διοπτεύσεως καὶ τῆς ἐγκλίσεως (γωνίας καθ' ὕψος) τοῦ τελευταίου. Ἐὰν οὐδὲν τῶν δύο τούτων στοιχείων ὑφίσταται αἰσθητὴν μεταβολὴν, ἡ σύγκρουσις δέον νὰ θεωρεῖται ὡς πιθανή.

Ἄρθρον 26.

Ἡ ἔκφρασις «κίνδυνος συγκρούσεως» περιλαμβάνει πάντα κίνδυνον δυστυχήματος ὀφειλόμενον εἰς τὴν ὑπὲρ τὸ δέον προσέγγισιν δύο ἀεροσκαφῶν.

Πᾶν ἀερόσκαφος τὸ ὁποῖον αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ὑποχρεοῦσι ν' ἀπομακρυνθῇ ἑτέρου ἀεροσκάφους πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ὀφείλει νὰ τηρῆται εἰς ἱκανὴν ἀπὸ τούτου ἀπόστασιν, ἀναλόγως τῶν παρουσιαζομένων περιπτώσεων.

Ἄρθρον 27.

Τηρουμένων τῶν διατάξεων ἐπὶ τῶν κινδύνων συγκρούσεως τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸ ἄρθρον 26 τοῦ παρόντος, ἀερόσκαφος ἐφωδιασμένον διὰ κινητηρίου ὀργάνου ὀφείλει πάντοτε νὰ χειρίσῃ συμφώνως πρὸς τοὺς εἰς τὰ ἑπόμενα ἄρθρα καθοριζομένους κανόνας εὐθὺς ὡς ἀντιληφθῇ ὅτι ἐξακολουθοῦν τὴν αὐτὴν πορείαν, θὰ διέλθῃ ἐγγύτερον τῶν 200 μέτρων ἀπὸ οἱουδήποτε ἐξαρτήματος ἑτέρου ἀεροσκάφους.

Ἄρθρον 28.

Ὁσάκις δύο ἀεροσκάφη, ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου συναντῶνται κατὰ μέτωπον ἢ σχεδὸν κατὰ μέτωπον, ἕκαστον τούτων ὀφείλει νὰ παρεκκλίνῃ δεξιά.

Ἄρθρον 29.

Ὅταν δύο ἀεροσκάφη ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου ἀκολουθοῦσι σχετικὰς πορείας διασταυρουμένας, τὸ ἀεροσκαφος τὸ ὁποῖον βλέπει τὸ ἕτερον πρὸς τὰ δεξιά του ὀφείλει νὰ χειρίσῃ οὕτως ὥστε ν' ἀφίσῃ ἐλευθέραν εἰς τοῦτο τὴν δίοδον.

Ἄρθρον 30.

Ἀεροσκαφος καταφθάνον ἕτερον ὀφείλει διὰ νὰ τὸ προσπεράσῃ νὰ ἀπομακρυνθῇ τούτου διὰ παρεκκλίσεως πρὸς τὰ δεξιὰ τῆς πορείας του, καὶ οὐχὶ διὰ προκλίσεως (et non en piguant).

Ἐὰν ἀεροσκάφος τι διευθύνεται πρὸς ἕτερον ἀεροσκαφος καὶ ἀκολουθεῖ πορείαν συγκλίνουσαν κατὰ γωνίαν κάτω τῶν 70 ο πρὸς τὴν πορείαν τοῦ τελευταίου, δηλαδὴ τὸ ἀεροσκαφος τοῦτο εὑρίσκεται ἐν σχέσει πρὸς τὸ τελευταῖον, εἰς θέσιν τοιαύτην ὥστε ἐν νυκτὶ νὰ μὴ δύναται νὰ διακρίνῃ οὐδένα τῶν

(1) Ὁσάκις λόγῳ τῆς ταχύτητος τῶν ἐκτελουμένων χειρισμῶν, ἀεροσκάφος τι δὲν δύναται νὰ ἐκπέμψῃ τὸ προβλεπόμενον τηλεγράφημα, τὸ σῆμα PAN μὴ ἀκολουθούμενον παρὰ τηλεγραφήματος σημαίνει, ὅτι τὸ ἐκπέμπον τὸ σῆμα ἀεροσκαφος εὑρίσκεται ἐν δυσκολίᾳ ἢ προετοιμάζεται πρὸς ἀναγκαστικὴν προσεδάφισιν ἢ προσυδάτωσιν ἢ ἔχει πρὸς στιγμὴν διακόψει τὴν πτῆσίν του ἀλλὰ δὲν θεωρεῖ ἀναγκαῖον νὰ ζητήσῃ ἄμεσον βοήθειαν ὥστε νὰ ἐκπέμψῃ τὸ σῆμα «S.O.S.»

πλευρικῶν φανῶν τοῦ ἀεροσκάφους τούτου θεωρεῖται ὡς ἀερόσκαφος καταφθάνον καὶ οὐδεμία μεταγενεστέρα μεταβολὴ εἰς τὴν ἀκολουθουμένην πορείαν παρὰ τῶν δύο ἀεροσκαφῶν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς μεταβάλλουσα τὸ πρῶτον εἰς ἀερόσκαφος ἐπιθυμοῦν νὰ διασταυρώσῃ τὴν πορείαν τοῦ ἑτέρου κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦ παρόντος κανονισμοῦ, ἢ νὰ τὸ ἀπαλλάξῃ τῆς ὑποχρεώσεως ὅπως τηρῆται εἰς ἱκανὴν ἀπὸ τοῦ καταφθανομένου ἀεροσκάφους ἀπόστασιν μέχρις ὅτου ἀρκοῦντος προσπεράσῃ αὐτό.

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν ἡμέραν τὸ ἀερόσκαφος τὸ καταφθάνον ἕτερον ὑπὸ τὰς ὡς ἄνω συνθήκας, δὲν δύναται πάντοτε νὰ γνωρίζῃ μετὰ βεβαιότητος ἂν θὰ διέλθῃ ἔμπροσθεν ἢ ὄπισθεν τοῦ ἄλλου ἀεροσκάφους ὀφείλει, ἐν περιπτώσει ἀμφιβολιῶν νὰ θεωρήσῃ ἑαυτὸ ὡς εὑρισκόμενον εἰς τὴν θέσιν ἀεροσκάφους καταφθάνοντος ἕτερον καὶ ν' ἀπομακρυνθῇ τῆς ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ τελευταίου τούτου πορείας.

Ἄρθρον 31.

Εἰς ἃς περιπτώσεις ὁ παρὼν Κανονισμὸς, ἐπιβάλλει εἰς ἓν τῶν δύο συναντωμένων ἀεροσκαφῶν ν' ἀφίσῃ ἐλευθέραν εἰς τὸ ἕτερον τὴν δίοδον, τό τελευταῖον τοῦτο δέον νὰ τηρῇ σταθερὰν τὴν ἀκολουθουμένην πορείαν καὶ ταχύτητά του. Ἐὰν ἐν τούτοις, συνεπείᾳ ὁμίχλης ἢ ἄλλης αἰτίας τὰ δύο ἀεροσκάφη εὑρεθῶσι τόσον πλησίον ἀλλήλων, ὥστε ἡ σύγκρουσις νὰ μὴ δύναται ν' ἀποφευχθῇ διὰ χειρισμοῦ μόνον τοῦ πρώτου τὸ καταφθανόμενον ἀεροσκάφος ὀφείλει νὰ λάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν νὰ χειρίσῃ κατὰ τρόπον ἀποτελεσματικὸν πρὸς ἀποφυγὴν τῆς συγκρούσεως.

Ἄρθρον 32.

Πᾶν ἀερόσκαφος ὑποχρεούμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ νὰ ἀπομακρυνθῇ τῆς πορείας ἑτέρου ἀεροσκάφους ὀφείλει, κατὰ τὸ δυνατόν, ν' ἀποφύγῃ τὴν ἐκ τῶν ἔμπροσθεν διασταύρωσιν τῆς πορείας τούτου.

Ἄρθρον 33.

Πρὸς ἐλάττωσιν τῶν κινδύνων συγκρούσεως οἵτινες εἶναι πλέον πιθανοὶ ἐπὶ τῶν γραμμῶν ἐναερίου συγκοινωνίας δέον νὰ τηρῶνται ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ γίνῃ ἄνευ κινδύνου αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις προκειμένου περὶ πτήσεων ἐπὶ τῶν γραμμῶν τούτων καὶ εἰς τὰς γειτνιαζούσας πρὸς αὐτὰς περιοχάς.

α) Πᾶν ἀερόσκαφος ἀκολουθοῦν τῇ βοηθείᾳ πυξίδος πορείαν ἑνοῦσαν δύο σημεῖα μιᾶς συνήθους ὁδοῦ ἐναερίου συγκοινωνίας ὀφείλει νὰ τηρῆται πρὸς τὸ δεξιὸν τῆς γραμμῆς ταύτης καὶ εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 500 μέτρων ἀπ' αὐτῆς προκειμένου δὲ περὶ γραμμῆς καθωρισμένης διὰ τὴν δίοδον συνόρων εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μείζονα τῶν 2 χιλιομέτρων δεξιὰ τῆς τοιαύτης γραμμῆς.

β) Πᾶν ἀερόσκαφος ἀκολουθοῦν ὁδὸν ἐναερίου συγκοινωνίας ἐπισήμως ἀνεγνωρισμένην ὡς τοιαύτην, ὀφείλει νὰ τηρῆται δεξιὰ αὐτῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν 300 τοὐλάχιστον ἀπ' αὐτῆς μέτρων προκειμένου δὲ περὶ τοιαύτης ὁδοῦ ἀποτελούσης συγχρόνως καὶ δίοδον συνόρων εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μείζονα τῶν 2 ἀπ' αὐτῆς χιλιομέτρων.

γ') Πᾶν ἀερόσκαφος κυκλοφοροῦν εἰς ζώνην συχναζομένην ὑπὸ ἀεροσκαφῶν καὶ ἀκολουθοῦν γραμμὴν σημειουμένην ἐπὶ τοῦ ἐδάφους διὰ τοῦ ροῦ ἑνὸς ποταμοῦ, μιᾶς ὁδοῦ ἢ σιδηροδρομικῆς γραμμῆς κλπ. ὀφείλει νὰ τηρῆται δεξιᾷ τῆς τοιαύτης γραμμῆς καὶ εἰς ἀπόστασιν οὐχὶ μικροτέραν τῶν 300 μέτρων ἀπὸ τῆς γραμμῆς ταύτης.

δ') Οὐδὲν ἀερόσκαφος ἐπιτρέπεται νὰ τηρῆται ἀριστερὰ τῶν ὡς ἄνω ὁδῶν ἢ γραμμῶν, ἐκτὸς ἂν τηρῆται εἰς τοιαύτην ἀπ' αὐτῶν ἀπόστασιν ὥστε νὰ δύνατσι νὰ ἀποφεύγῃ τὸ ἀεροσκάφη τὰ ἀκολουθοῦντα τὰς ὁδοὺς ἢ γραμμὰς ταύτας, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀνωτέρω ἐδαφίων.

ε) Πᾶν ἀερόσκαφος διασταυροῦν μίαν τῶν ὡς ἄνω γραμμῶν ἢ ὁδῶν ὀφείλει νὰ διασταυρώσῃ αὐτὴν κατὰ γωνίαν ὀρθὴν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον τηρούμενον δὲ εἰς ὕψος ἐπαρκές.

Ἐν περιπτώσει πτήσεων ἐν σχηματισμῷ, ὁ ἀρχηγὸς ὀφείλει ὑπ' εὐθύνην του νὰ ὁδηγήσῃ τὴν πτῆσιν εἰς τρόπον ὥστε ὅλα τ' ἀεροσκάφη τοῦ σχηματισμοῦ νὰ δυνηθῶσι νὰ τηρήσωσι τὰς ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ ἀναφερομένας διατάξεις.

Ἄρθρον 34.

Οὐδὲν ἀερόσκαφος ἔμον πρὸς ἀπεδάφισιν ἢ ἀφεδάτωσιν ἐπιτρέπεται ν' ἀνυψωθῇ ἐφ' ὅσον ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως ὡς πρὸς ἕτερον ἀεροσκάφος προτιθέμενον νὰ προσγειωθῇ.

Ἄρθρον 35.

Ἀεροσκαφος εὑρισκόμενον ἐντὸς νεφῶν, ὁμίχλης ἀχλύος, ἢ ἄλλων δυσμενῶν συνθηκῶν ὁρατότητος, πρέπει νὰ χειρίζῃ μετὰ προσοχῆς ἀναμετρῶν ἐπακριβῶς τὰς περιστάσεις εἰς τὰς ὁποίας εὑρίσκεται.

Ἀεροσκαφος ἱπτάμενον ὑπὸ τὰ σύνεφα δέον νὰ τηρῆται ὅσον τὸ δυνατὸν ἄνευ κινδύνου χαμηλότερον ὑποκάτω τῶν νεφῶν τούτων ἵνα δύναται εὐχερῶς νὰ βλέπῃ καὶ νὰ τὸν βλέπουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV.

Ἀσφαλιστικαὶ τοῦ κοινοῦ διατάξεις.

Ἄρθρον 36.

Ἀπαγορεύεται ἡ ἀπόρριψις ἀπὸ ἀεροσκάφους ἐν πτήσει ἄλλου ἔρματος πλὴν ἄμμου λεπτῆς καὶ ὕδατος ἐκτὸς ἐν περιπτώσει κινδύνου ἢ ἀνωτέρας βίας.

Ἄρθρον 37.

1) Ἀερόσκαφος μονοκινητήριον ἢ δικινητήριον ἱπτάμενον ὑπερθεν κατωκημένων ἐκτάσεων ἢ συνοικισμῶν ἢ οἱασδήποτε συγκεντρώσεως ἀτόμων δέον νὰ τηρῆται διαρκῶς εἰς ὕψος ἐπιτρέπον τὴν ἐν περιπτώσει κρατήσεως τοῦ ἢ τῶν κινητήρων του προσγείωσιν, ἐκτὸς τῶν ὡς ἄνω χώρων ἢ ἐπὶ ἀεροδρομίου τινός.

2) Τρικινητήριον ἢ τετρακινητήριον ἀερόσκαφος δέον νὰ ὑπερίπταται κατωκημένων τόπων, τοὐλάχιστον εἰς ὕψος τοιοῦτον ὥστε εἰς περίπτωσιν βλάβης δύο ἢ τριῶν ἀντιστοίχως ἐκ τῶν κινητήρων του συγχρόνως, νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ προσγείωσις του ἐκτὸς τοῦ κατωκημένου τόπου ἢ ἐπὶ ἀεροδρομίου τινὸς ἐὰν ὑπάρχῃ τοιοῦτον ἐν τῇ περιοχῇ.

3) Ἀερόσκαφος ὑποχρεούμενον ἐκ τῶν μετεωρολογικῶν συνθηκῶν νὰ ἵπταται εἰς μικρὸν ὕψος δέον νὰ μὴ ἵπταται ὑπεράνω κατωκημένου τόπου ἔστω καὶ ἂν εὑρίσκεται οὗτος εἰς τὴν γραμμὴν πορείας του ἐὰν τὸ αὐτὸ ὕψος εἰς ὃ ὑποχρεοῦται νὰ ἵπταται δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐκτὸς τοῦ κατωκημένου τόπου. ἢ εἰς τὸ πλησιέστερον τούτου ἀεροδρόμιον προσγείωσιν ἐν περιπτώσει κρατήσεως ὅλων του τῶν κινητήρων.

4) Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας ἀπαγορεύεται εἰς οἱονδήποτε μονοκινητήριον ἢ ἄλλο ἀερόσκαφος νὰ ἵπταται εἰς ὕψος μικρότερον τῶν 200 μέτρων ὑπεράνω κατωκημένου τόπου ἐκτὸς ἂν τὸ ἀεροσκαφος προτίθεται νὰ προσγειωθῇ ἐπὶ παρακειμένου ἀεροδρομίου ἢ ἀπεγειώθη μόλις ἐξ αὐτοῦ καθὼς καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐδαφίου 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου.

Ἄρθρον 38.

Ἀπαγορεύεται ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας ἡ ἐκτέλεσις ἀκροβατικῶν ἀσκήσεων ἢ ἐπικινδύνων ἐλιγμῶν ἀνωφελῶν διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανήματος ὑπεράνω ἀεροδρομίων ἐλευθέρων εἰς τὴν δημοσίαν κίνησιν ἢ ὑπεράνω κατωκημένων χώρων ἢ οἱωνδήποτε ἄλλων συγκεντρώσεων ἀτόμων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Υ.

Είδικοὶ κανόνες κυκλοφορίας ὑπεράνω ἢ πλησίον ἀεροδρομίων ἀνοικτῶν εἰς δημοσίαν χρῆσιν.

Οἱ κανόνες τοῦ κεφαλαίου τούτου ἐφαρμόζονται μόνον εἰς τὰ χερσαῖα ἀεροδρόμια δι' ἀερόδυνα ἐφωδιασμένα διὰ κινητηρίου ὀργάνου, ἀποκαλούμενα ἐν τῷ παρόντι κεφαλαίῳ ἁπλῶς διὰ τοῦ ὅρου «ἀερόδυνα».

Ἄρθρον 39.

1. Ἐὰν ἀεροδυνόντι ἀπογειούμενον ἀπὸ ἀεροδρομίου τινὸς ἢ προσγειούμενον εἰς ἀεροδρόμιον ἐκτελῇ στροφὴν εἰς τὸν ἀέρα ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ ταύτην ἀρκούντως μακρὰν τῆς περιμέτρου τοῦ πεδίου προσγειώσεως, καὶ πρὸς τ' ἀριστερά, ἤτοι κατὰ φορὰν ἀντίθετον τῆς κινήσεως τῶν δεικτῶν τοῦ ὡρολογίου κατὰ τρόπον ὥστε διαρκούσης τῆς στροφῆς τὸ πεδίον προσγειώσεως νὰ εὑρίσκεται πάντοτε πρὸς τ' ἀριστερά του.

2. Ἡ ἀνωτέρω διάταξις δὲν ἐφαρμόζεται ἐκεῖ ὅπου εἰδικαὶ τοπικαὶ συνθῆκαι κοινοποιηθεῖσαι τοῖς ἀεροναυτιλλομένοις καὶ περιεχόμεναι εἰς εἰδικὸν κανονισμὸν ἀεροδρομίου τινὸς καθιστῶσιν ἀναπότρεπτον ἄλλον τρόπον καθορισμοῦ τῶν τοιούτων στροφῶν.

Ἄρθρον 40.

Ἐκτὸς εἰδικῆς ἀδείας, ἡ πτῆσις ἄνωθεν πεδίου προσγειώσεως εἰς ὕψος ἔλασσον τῶν 2000 μέτρων ἀπαγορεύεται εἰς ἀερόδυνα εἰ μὴ μόνον εἰς περίπτωσιν προσγειώσεως ἢ ἀπογειώσεως.

Ἀερόδυνον ἱπτάμενον ἐκτὸς τοῦ πεδίου προσγειώσεως καὶ εἰς ἀπόστασιν μέχρι 4000 μέτρ. ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τῆς περιμέτρου αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον δὲν εὑρίσκεται εἰς ὕψος μεῖζον τῶν 2000 μέτρων, ὀφείλει νὰ διατηρῇ τὸ πεδίον προσγειώσεως πρὸς τ' ἀριστερά του.

Ἄρθρον 41.

Αἱ ἀκροβατικαὶ προσγειώσεις ἐπὶ τῶν ἀεροδρομίων ἀπαγορεύονται.

Ἀπαγορεύεται εἰς ἀερόδυνα ἡ ἐκτέλεσις ἀκροβασιῶν εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 4000 μέτρων ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τῆς περιμέτρου, ἐφ' ὅσον τὰ ἀερόδυνα ταῦτα δὲν τηροῦνται εἰς ὕψος μεῖζον τῶν 2000 μέτρων ἀπὸ τοῦ ἐδάφους.

Ἄρθρον 42

Εἰς πᾶν ἀεροδρόμιον ἡ διεύθυνσις τοῦ ἀνέμου δεικνύεται ἐμφανῶς διὰ μιᾶς ἢ πλειοτέρων τῶν ἀνεγνωρισμένων μεθόδων, οἷαι τὸ Ταῦ Προσγειώσεως, ἡ ἀεροχειρίς, ὁ καπνὸς κλπ. Ἐν περιπτώσει ἀπνοίας μία σφαῖρα περίβλεπτος θὰ ἐπαίρηται ἐπί τινος ἱστοῦ καὶ ἐὰν ὑπάρχῃ Ταῦ προσγειώσεως θὰ στερεοῦται ἐν ἀκινησίᾳ κατὰ τὴν διεύθυνσιν τὴν καταλληλοτέραν πρὸς ἀπογείωσιν καὶ προσγείωσιν.

Πᾶν ἀεróδυνον ἀφικνούμενον εἰς, ἢ ἀναχωροῦν ἐξ ἀεροδρομίου τινός, ὑποχρεοῦται νὰ προσγειωθῇ ἢ ἀπογειωθῇ ἀντιθέτως πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου ἐκτὸς περιπτώσεως ἀνωτέρας βίας, προκυπτούσης ἐκ τῆς διαμορφώσεως ἐν γένει τῶν τοπικῶν συνθηκῶν ἢ καὶ τῆς περιπτώσεως ἀπνοίας. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώσει, πᾶν ἀπογειούμενον ἢ προσγειούμενον ἀερόδυνον ὀφείλει ν' ἀκολουθῇ τὴν ὑπὸ καταλλήλου σήματος ἐνδεικνυομένην διεύθυνσιν ἢ ἐν περιπτώσει ὑπάρξεως Ταῦ προσγειώσεως, κατὰ τὴν διεύθυνσιν τὴν ἐνδεικνυομένην παρὰ τοῦ Ταῦ.

Ἄρθρον 43

Ὅταν δύο ἀερόδυνα ὁμοίας κατηγορίας πλησιάζωσι συγχρόνως προτιθέμενα νὰ προσγειωθῶσιν εἰς τὸ αὐτὸ ἀεροδρόμιον τὸ εὑρισκόμενον εἰς μεγαλύτερον ὕψος ἀερόδυνον ὀφείλει νὰ χειρίσῃ πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ εὑρισκομένου χαμηλότερον καὶ προκειμένου νὰ προσγειωθῇ, νὰ χειρίσῃ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 30

Ἄρθρον 44.

Ἡ πλεῦσις παντὸς ἀεροσκάφους προτιθεμένου νὰ προσγειωθῇ πρέπει νὰ ὀφίηται ἐλευθέρα.

Ἄρθρον 45.

1) Κατὰ μῆκος τῆς περιμέτρου παντὸς ἀεροδρομίου καὶ ἔμπροσθεν τῶν ὑποστέγων του θὰ καθορίζηται μία ζώνη οὐδετέρα προωρισμένη διὰ τοὺς ἐπὶ τοῦ ἐδάφους χειρισμοὺς τῶν ἀεροσκαφῶν. Τὸ πεδίον προσγειώσεως δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον ἐκτεταμένον.

2) Πᾶν ἀερόδυνον προτιθέμενον νὰ προσγειωθῇ ἢ ἀπογειωθῇ θὰ ἐκτελῇ τοῦτο συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 42 ἀφίνον ἀρκετὰ πρὸς τ' ἀριστερά του πᾶν ἀερόδυνον τὸ ὁποῖον ἔχει ἤδη προσγειωθῇ ἢ χειρίζει πρὸς ἀπογείωσιν ἢ καὶ ἀπογειοῦται.

3) Πᾶν ἀερόδυνον τροχοδρομοῦν ἐπὶ τοῦ πεδίου προσγειώσεως ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τοῦτο κατὰ τὴν κατεύθυνσιν τῆς προσγειώσεως ἐκτὸς ἂν εἰδικαὶ διατάξεις ἀεροδρομίου τινὸς ὁρίζουσιν ὅπως τὰ τροχοδρομοῦντα ἀερόδυνα, διασχίζωσι τὸ πεδίον προσγειώσεως ὑπὸ ὡρισμένας ὅμως ἐπιφυλάξεις διὰ λόγους ἀσφαλείας καθοριζομένας.

Ἄρθρον 46.

Κατ' ἐξαίρεσιν πρὸς τὸν γενικὸν κανόνα τῆς παραγράφου 2 τοῦ προγενεστέρου ἄρθρου 45 ἐπὶ ὡρισμένων ἀεροδρομίων τὸ πεδίον προσγειώσεως δύναται νὰ θεωρῆται διηρημένον εἰς δύο ἴσας περίπου ζώνας δι' ἑνὸς κατακορύφου ἐπιπέδου προσανατολισμένου πρὸς τὴν κατὰ τὴν δευτέραν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 42 καθοριζομένην ἑκάστοτε κατεύθυνσιν προσγειώσεως. Διὰ παρατηρητὴν ἱστόμενον μὲ μέτωπον πρὸς τὸν ἄνεμον, ἡ δεξιὰ ζώνη θὰ προορίζηται διὰ τὰς προσγειώσεις ἡ δὲ ἀριστερὰ διὰ τὰς ἀπογειώσεις. Ὁ εἰδικὸς οὗτος κανὼν δέον νὰ ἐνδείκνυται διὰ λευκοῦ πλήρους ἀστέρος, ἐκ πέντε αἰχμῶν αἵτινες εἶναι αἱ κορυφαὶ ἰσοπλεύρου πενταγώνου ἐγγεγραμμένου εἰς κύκλον διαμέτρου τουλάχιστον δεκαπέντε μέτρων) τοποθετημένου ἐπὶ τοῦ ἐδάφους εἰς τὸ κέντρον τοῦ διὰ τὰς προσγειώσεις καὶ ἀπογειώσεις προωρισμένου χώρου.

Ἀερόδυνον προτιθέμενον νὰ προσγειωθῇ ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τὴν δευτέραν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 42, εἰς τὸ ἀριστερὸν μέρος τῆς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον προωρισμένης ζώνης ἀλλ' ἀφίνον ἀρκετὰ πρὸς τ' ἀριστερὰ του πᾶν ἀερόδυνον τὸ ὁποῖον ἤθελε ἔχει ἤδη προσγειωθῇ.

Ἀερόδυνον προτιθέμενον ν' ἀπογειωθῇ ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τὴν δευτέραν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 42, εἰς τὸ ἀριστερὸν μέρος τῆς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον προωρισμένης ζώνης ἀλλ' ἀφίνον ἀρκετὰ πρὸς τ' ἀριστερὰ πᾶν ἀερόδυνον ἀπογειούμενον ἢ χειρίζον πρὸς ἀπογείωσιν.

Ἄρθρον 47.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος κεφαλαίου ἐφαρμόζονται ὁμοίως καὶ κατὰ τὴν νύκτα εἰς τὰ ἀεροδρόμια.

Τὰ ὅρια τοῦ προσγειωσίμου χώρου τοῦ ἀεροδρομίου καθὼς καὶ τα τυχὸν ἐνυπάρχοντα ἐμπόδια προσδιορίζονται ὅσον τὸ δυνατὸν σαφέστερον διὰ φώτων ἐρυθρῶν τοποθετημένων κατὰ μῆκος τῆς περιμέτρου καὶ ἐπὶ τῶν ἐμποδίων.

Ἡ διεύθυνσις προσγειώσεως προσδιορίζεται ἐφ' ὅσον τοῦτο καθίσταται δυνατόν, δι' ἑνὸς Τ φωτεινοῦ ἢ ἐλλείψει τοιούτου, διὰ τριῶν λευκῶν φανῶν διατιθεμένων (ἐντὸς τῆς ζώνης προσγειώσεως) ἐν σχήματι τριγώνου ἰσοσκελοῦς βάσεως περίπου 200 μέτρων καὶ ὕψους τουλάχιστον διπλασίου ἡ θέσις τῶν φώτων δέον νὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε τ' ἀερόδυνα νὰ προσγειῶνται κατευθυνόμενα ἐκ τοῦ μέσου τῆς βάσεως πρὸς τὸ φῶς τῆς κορυφῆς, τοῦ τριγώνου τῆς βάσεως δεικνυούσης τὸ μέρος ἔνθα πρέπει νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ πρώτη μετὰ τοῦ ἐδάφους ἐπαφὴ τοῦ

ἀεροδύνου, τῆς δὲ κορυφῆς τὸ ἀκρότατον σημεῖον τὸ ὁποῖον πρέπει ν' ἀποφύγῃ τοῦτο νὰ προσπεράσῃ.

Ἄρθρον 48.

Οὐδεμία ἀετόσφαιρα, ἀετὸς ἢ πηδαλιουχούμενον ἡγκυροβολημένον ἐπιτρέπεται νὰ τηρῆται ὑψωμένον εἰς τὴν περιοχὴν ἀεροδρομίου τινός, ἐκτὸς τῆς ἐν ἄρθρῳ 22 ἐδάφιον α περιπτώσεως ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας ἐκδιδομένης ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Ἄρθρον 49.

Πάντα τὰ ἐνυπάρχοντα ἐν ἀεροδρομίῳ ἐμπόδια καὶ ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατὸν πάντα τὰ ἀποτελοῦντα κίνδυνον διὰ τὰς πτήσεις ἐμπόδια (πύργοι, καπνοδόχοι, στύλοι ἀσυρμάτου λπ.) τὰ εὑρισκόμενα ἐντὸς ζώνης 500 μέτρων ἀπὸ τῆς περιμέτρου τοῦ ἀεροδρομίου, σημειοῦνται κατὰ τὴν ἡμέραν, καὶ κατὰ νύκτα, δι' ὁρατῶν μέσων ὁριζομένων ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Ἄρθρον 50.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν εἰδικῶν διατάξεων ἐπὶ τῆς ἐναερίου κυκλοφορίας ὑπεράνω ἢ εἰς τὴν περιοχὴν ἀεροδρομίων ἀνοικτῶν εἰς δημοσίαν χρῆσιν, δύναται ν' ἀναστέλληται, ἐν μέρει ἢ ἐν συνόλῳ δι' ἀεροδρόμιόν τι κατόπιν ἀποφάσεως τῆς Διευθύνσεως Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, ἡ ἀναστολὴ αὕτη θὰ ἐνδείκνυται:

α') Κατὰ τὴν ἡμέραν, διὰ τετραγώνου ἐρυθροῦ πλαισίου πλευρᾶς τοὐλάχιστον τριῶν μέτρων καὶ τοποθετημένου ὁριζοντίως εἰς τι σημεῖον παρακείμενον τοῦ δεικνύοντος τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου σήματος.

β) Κατὰ τὴν νύκτα, διὰ πλαισίου τοποθετημένου εἰς ἣν τὸ ἀνωτέρω θέσιν καὶ τοῦ ὁποίου αἱ πλευραὶ θὰ διαγράφωνται δι' ἐρυθρῶν φώτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI.

Γενικότητες.

Ἄρθρον 51.

Πᾶν ἀερόσκαφος χειρίζον ἐπὶ ὑδατίνης ἐπιφανείας διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων, ὀφείλει νὰ τηρῇ τὰς προβλεπομένας διατάξεις πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ καὶ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τούτων, νὰ θεωρῇ ἑαυτὸ ὡς ἀτμόπλοιον, ἀλλὰ θὰ φέρῃ μόνον τοὺς καθοριζομένους ἐν τῷ παρόντι Κανονισμῷ φανοὺς καὶ οὐχὶ τοὺς προβλεπομένους διὰ τὰ ἀτμόπλοια εἰς τοὺς ναυτικοὺς κανονισμούς, ἐπιπροσθέτως ἐκτὸς τῶν καθοριζομένων εἰς τὰ ἄρθρα 18 καὶ 22 περιπτώσεων δὲν θὰ χρησιμοποιῇ, τ' ἀναγραφόμενα εἰς τὰς διατάξεις ταύτας ἠχητικὰ σήματα. Ἐπίσης δὲν θὰ λογίζηται ὡς δυνάμενον ν' ἀκούῃ τοιαῦτα σήματα.

Ἄρθρον 52.

Πᾶς ἐφαρμόζων τ' ἀνωτέρω ἄρθρα τῶν κεφαλαίων III καὶ V δέον νὰ ἔχῃ πάντοτε ὑπ' ὄψιν τοὺς κινδύνους πτήσεως, συγκρούσεως ἢ καὶ ἄλλων περιστατικῶν καθιστώντων ἀναγκαίαν τὴν ἄμεσον ἀπομάκρυνσιν πρὸς ἀποφυγὴν ἀμέσου κινδύνου.

Ἰδιαιτέρως, διὰ τοὺς ἐπὶ θαλάσσης χειρισμοὺς δέον νὰ ἔχῃ ὑπ' ὄψιν του, ὅτι ἀτμόπλοια πλέοντα εἰς στενοὺς διαύλους, δὲν δύνανται εὐκόλως νὰ χειρίσωσι πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως μετ' ἀεροσκαφῶν.

Ἄρθρον 53.

Οὐδεμία τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἐπικαλουμένη δύναται ν' ἀπαλλάξῃ, ἀερόσκαφος τι ἢ τὸν ἰδιοκτήτην του, τὸν ὁδηγὸν ἢ τὸ πλήρωμά του ἀπὸ τῶν συνεπειῶν τῆς ἀμελείας εἴτε ἐν τῇ χρήσει τῶν φανῶν καὶ τῶν σημάτων εἴτε ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ φυλακῆς ἢ διὰ παράλειψιν ἐν τῇ τηρήσει τῶν ἐκ τῆς πρακτικῆς πείρας τῆς ἀεροναυτιλίας ὑπὸ συνήθεις συνθήκας λαμβανομένων προφυλάξεων ἢ διὰ τὰς εἰδικὰς περιστάσεις τῆς προκειμένης περιπτώσεως.

Ἄρθρον 54.

Οὐδεμίαν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων δύναται ὡσαύτως νὰ ἐπικαλεσθῇ τις δικαιολογούμενος ἐν περιπτώσει παραβάσεως εἰδικῶν κανονισμῶν καθορισθέντων καὶ δεόντως κοινοποιηθέντων, ἀναφορικῶς μὲ τὴν κυκλοφορίαν ἀεροσκαφῶν ἐν τῇ περιοχῇ ἀεροδρομίων ἢ ἀλλαχοῦ ἡ τήρησις τῶν κανονισμῶν τούτων εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τοὺς ἰδιοκτήτας, ὁδηγοὺς καὶ πληρώματα ἀεροσκαφῶν.